DER NEUTRALE CHARAKTER VON SCHIFF UND LADUNG IM PRISENRECHT

mit besonderer Berücksichtigung

der Rechtsstellung der Binnenstaaten

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt der Hohen Juristischen Fakultät der

UNIVERSITÄT BERN

von

Sidney H. Brown

DRUCK: ART. INSTITUT ORELL FÜSSLI

Zürich 1926

DER NEUTRALE CHARAKTER VON SCHIFF UND LADUNG IM PRISENRECHT

mit besonderer Berücksichtigung

der Rechtsstellung der Binnenstaaten

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt der Hohen Juristischen Fakultät der

UNIVERSITÄT BERN

von

Sidney H. Brown

DRUCK: ART. INSTITUT ORELL FÜSSLI

Zürich 1926

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis

pag.

Literatur-Verzeichnis 6
Einleitung 11

Kapitel I:

Abgrenzung des neutralen Charakters des Handelsschiffes 21

Abschnitt A:

Allgemeine Regeln über den neutralen Charakter bei Handelsschiffen 22
1. Merkmale des neutralen Charakters 22
a) Grundlegendes 22
b) Kontinentale Praxis 23
c) Anglo-amerikanische Praxis 26
d) Denkschriften zur Londoner Konferenz 27
e) Regelung der Londoner Erklärung in Art. 57 29
f) Schicksal des Art. 57 im Weltkriege 32
2. Das Recht eines Schiffes auf eine bestimmte Flagge 37
a) Grundsätzliches 37
b) Beweggründe der einzelnen Staaten 39
c) Die nationalen Gesetze 41
3. Einfluss des Miteigentumsrechtes, der Pfandrechte und der Hypothekenrechte auf den nationalen Charakter des Schiffes 44
a) Miteigentümer 44
b) Hypotheken und Pfandrechte 45

Abschnitt B:

Einfluss des Flaggenwechsels vor und nach Kriegsausbruch auf den feindlichen oder neutralen Charakter des Schiffes 47
1. Einleitung 47
2. Rechtszustand vor der Londoner Deklaration 48
3. Neue Grundsätze der Art. 55 und 56 der Londoner Deklaration 50
4. Praxis im Weltkriege 52
5. Übergang eines feindlichen Privatschiffes an einen neutralen Staat 56

Abschnitt C:

Die feindliche Ladung auf neutralem Schiffe 58
1. Artikel 2 der Pariser Deklaration in der Praxis vor 1914 . 59
2. Artikel 2 der Pariser Deklaration in der Praxis nach 1914 61

Kapitel II:

Abgrenzung des neutralen Charakters der Ladung . . 63

Abschnitt A:

Allgemeine Regeln über den neutralen oder feindlichen Charakter der Ladung 65
1. Merkmale, nach welchen die Nationalität der Ladung beurteilt werden kann 68
a) Ausgangspunkt 68
b) Regelung durch die Londoner Konferenz 70
2. Die neutrale Eigenschaft des Eigentümers der Ware . . . 71
a) Ausgangspunkt 71
b) Das Nationalitätsprinzip 72
c) Das Domizilprinzip 73
d) Die beiden Theorien auf der Londoner Konferenz . . 75
e) Kritik des deutschen Standpunktes 78
f) Regelung der Londoner Deklaration 81
g) Praxis im Weltkriege 84
h) Beleuchtung der Frage vom schweizerischen Standpunkte aus 87
3. Die neutrale oder feindliche Eigenschaft von Personengemeinschaften 88
a) Ausgangspunkt 88
b) Gesetzgebung der einzelnen Staaten 89
c) Praxis im Weltkriege 92
d) Spezialfälle 95
α. Hauptsitz und Zweigniederlassungen einer Gesellschaft 95
β. Exterritorialität der Gesellschaften 96
4. Einwirkung des Konkurses des Käufers (oder allfälliger an der Ladung bestehender Rechte von Drittpersonen) auf den neutralen Charakter der Ladung 96
a) Ausgangspunkt und Allgemeines 96
b) Konkurs des feindlichen Käufers 98
c) Stellung des neutralen Pfandgläubigers gegenüber dem feindlichen Eigentum 98

Abschnitt B:

Einfluss des Eigentumswechsels auf den feindlichen oder neutralen Charakter der Ware 103

1. Verkauf der Ware in transitu 105
a) Ausgangspunkt 105
b) Anglo-amerikanische Praxis 106
c) Kontinentale Praxis und Londoner Deklaration Art. 60, Absatz 1 109
d) Anwendung des Art. 60, Absatz 1, im Weltkriege . . . 111
2. Das Eigentum an der Ladung 111
a) Grundlagen und Allgemeines 112
b) Absender neutral, Destinatär feindlich 113
c) Absender feindlich, Destinatär neutral 115
d) Spezialfall 116

Zusammenfassung und Ausblick 117

Literatur-Verzeichnis

Adam: Le blocus maritime, la contrebande de guerre et la guerre mondiale, 1917.

Alessandrini: Contribution à l'étude des blocus nouveaux, 1919.

Andree: Die Geographie des Welthandels, 1910.

Antraygues: Notions de droit maritime international, 1924.

Anzilotti: Cattura per trasporto di contrabbando, in der Rivista di diritto internazionale, 1912, S. 1 ff.

Arias: Continuous voyage in the eighteenth century, im American Journal of the international Law (zitiert A. J. I. L.), von 1915, S. 583 ff.

Atherley-Jones: The military effects of the attacks on commerce, in den Publikationen der Grotius-Society (zit. Grotius), I, 1916, S. 93 ff.

Baty: Naval warfare: law and license, A. J. I. L. 1916, S. 42 ff.

Beckenkamp: Die Kriegskonterbande in der Behandlung des Instituts für internationales Recht und nach der Londoner Erklärung über Seekriegsrecht, 1910.

Bluntschli: Das Beuterecht im Kriege und das Seebeuterecht insbesondere, 1878.

de Bœck: De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, 1882.

le Bourdelles: Le droit international public maritime d'après le point de vue anglais, 1906.

Bower: The Nation in Arms, in Grotius IV, 1919, S. 71 ff.

Bowles: Sea law and sea power, 1910.

Brown-Scott: British Orders in Council and International Law, A. J. I. L. 1916, S. 560 ff.

Burckhardt: Im politischen Jahrbuch der Schweizerischen Eidgenossenschaft, zit. P. J., Band XXIX, 1915, S. 11 ff.: Das Recht der Neutralen auf Verkehr mit anderen Staaten. Im selbigen Band XXX, 1916, S. 1 ff.: Wandlungen des Prisenrechtes im europäischen Kriege.

Calvo: Le droit international théorique et pratique, 1896.

Clapp: Economic aspects of the war, 1915.

Cohen: The Declaration of London, in der Law Quarterly Review, 1911.

Consett: The Triumph of Unarmed Forces, 1923.

Danjon: Manuel de droit maritime, 1922.

Deane: The Law of Blockade, 1870.
Décisions du Conseil des Prises, 1916, zit. Déc. Cons. Prises.
Despagne: Cours de droit international public, 1905.
Dupuis: Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines, 1899.
Egerton: Contraband of war, 1909.
Einicke: Rechte und Pflichten der neutralen Mächte nach dem Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907, 1912.
Emmer: Die Kriegskonterbande im modernen Völkerrecht, 1913.
Fauchille: Traité de droit international public, tome II: Guerre et Neutralité, VIII^e éd., von Bonfils, 1921, zit. Bonfils-Fauchille.
Favraud: Contrebande de guerre, Blocus, droit de visite, 1916.
Fiore: Nouveau droit international public, II^e éd., traduit de l'italien et annoté par Ch. Antoine, 1886.
Contrabbando di guerra, in der Revista general de legislación y jurisprudencia, 1896.
Droit international codifié, 1911.
Foignet: Manuel élémentaire du droit international public, XI^e éd. 1921.
Garner: Contraband, right of search and continuous voyage, A. J. I. L. 1915, S. 372 ff.
Blockades in the European war, A. J. I. L. 1915, S. 818 ff.
Geffken: Seekriegsrecht und Neutralität, in Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechtes, Bd. IV, 1889, S. 545 ff.
Gessner: Le droit des neutres sur mer, 1885.
Gilge: Die Anwendung der Lehre von der einheitlichen Reise auf die Zuführung von Kriegskonterbande, 1915.
Gregory: The law of blockade, 1903.
Should neutrals refuse to sell arms to warring nations? Outlook, 1915, S. 519 ff.
Grotius: De iure belli ac pacis, libri tres, 1735.
Hall: International law, XIth ed., 1917.
v. Hansemann: Die Lehre von der einheitlichen Reise im Rechte der Blockade und Kriegskonterbande, Beiheft zum IV. Bd. der Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht, 1910.
Hautefeuille: Propriétés privées des sujets belligérants sur mer, 1860.
Heinze: Beschlagnahme der deutschen Postdampfer durch die Engländer, 1900.
Hémery de Coascaradec: De l'évolution de la notion de contrebande de guerre, 1910.
Hershey: The international law and diplomacy of the Russo-Japanese War, 1906.

Hirschmann: Das internationale Prisenrecht nach den Beschlüssen der II. Haager Friedens- und der Londoner Seerechtskonferenz, 1912.
Hirst: The American Conception of the Freedom of the Sea, in Grotius. IV, 1919, S. 26 ff.
Hold v. Ferneck: Die Kriegskonterbande, 1907.
Die Reform des Seekriegsrechtes durch die Londoner Konferenz, 1908/09, im Handbuch des Völkerrechtes von Stier-Somlo, Bd. IV, Abt. 3, 1914.
Die Londoner Seekriegsrechtskonferenz, in der Zeitschrift für das private und öffentliche Recht, Bd. XXXVI, S. 301 ff.
Holland: Manual of Naval Prize Law, 1888.
Letters to the "Times" upon war and neutrality, 1909.
Holtzendorff: Some phases of the law of blockade, A. J. I. L. 1916, S. 53 ff.
Hübner: Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise in bezug auf die Kriegskonterbande, 1908.
v. Hüttenhein: Die Handelsschiffe der Kriegführenden, 1912.
Jurisprudence allemande en matière de Prises Maritimes, zit. Jurisprud. allem. publ. p. Fauchille, Viescher et Blociszewski, 1922 und 1924.
Jurisprudence britannique en matière de Prises Maritimes, zit. Jurisprud. brit., publ. p. Fauchille, Basdevant et Léopold, 1918 und 1922.
Jurisprudence italienne en matière de Prises Maritimes, zit. Jurisprud. ital., publ. p. Fauchille, Basdevant et Mme Astier, 1921.
Kleen: Lois et usage de la neutralité, 1898 und 1900.
Knight: Des Etats neutres au point de vue de la contrebande de guerre, 1903.
Laurens: Le blocus et la guerre sous-marine, 1924.
Lawrence: The principles of international law, IVth ed. 1911.
Lémonon: La conférence navale de Londres, 1909.
Liepmann: Nach welchen Gesichtspunkten ist für Zwecke des Seebeuterechtes die feindliche oder neutrale Eigenschaft der Ware zu bestimmen? In Niemeyers Zeitschrift, Bd. XVII, S. 303 ff.
Lindemann: Die feindliche Bestimmung der Kriegskonterbande, 1917.
von Liszt: Das Völkerrecht, XI. Auflage, 1920.
Loreburn: Privateigentum im Seekrieg, herausgegeben von Niemeyer, 1914.
de Louter: Der Handel der Neutralen, 1915.
Macdonell: Some plain reasons for immunity from capture of private property at sea, 1910.

Mérignhac und Lémonon: Le droit des gens et de la guerre de 1914 à 1918, 1921.
de Montmorency: The principles underlying the doctrins of contraband and blockade, in Grotius II, 1917, S. 21 ff.
Moore: Digest of international Law, Bd. VII, 1906.
Myers: The legal bases of rules of blockade in the Declaration of London, A. J. I. L., 1910, S. 571 ff.
Niemeyer: Prinzipien des Seekriegsrechts, 1908.
Internationales Seekriegsrecht, 1913.
Nippold: Die II. Haager Friedenskonferenz; Teil II: Das Kriegsrecht, unter Mitberücksichtigung der Londoner Seerechtskonferenz, 1911.
Nys: Le droit international, tome III, nouvelle édition, 1912.
Oppenheim: International Law; vol. II: War and Neutrality, IIIrd ed., 1921.
Ortolan: Règles internationales de diplomatie de la mer, IVe éd., 1864.
Owen: Neutral trade in contraband of war, 1909.
Ozanam: La juridiction internationale des prises maritimes, 1910.
Pastureau: Des transports interdits aux neutres, 1912.
Payn: State interference in contraband trade and blockade running, im Law Magazine and Review, tome XXIV, S. 448 ff.
Pchédécki: Le droit international maritime et la grande guerre, 1916.
Perels: Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, II. Auflage, 1903.
Perrinjaquet: La guerre européenne et les relations commerciales des belligérants et des neutres, in der RGDIP 1915, S. 172 ff.
Phillimore: The future law of neutrality, in Grotius IV, 1919, S. 43 ff.
Piggott: The Free Seas in War, 1918.
Pillet: La guerre actuelle et le droit des gens, in der RGDIP 1916, S. 5 ff.
Pohl: Die rechtliche Natur der Blockade, in der Zeitschrift für internationales, privates und öffentliches Recht, Bd. XVII, S. 1 ff.
Politis: La déclaration de Londres de 1909 sur divers points de droit maritime, im Journal de Droit international privé, 1909.
Pyke: The Law of contraband of war, 1915.
Quigley: The immunity of private property from capture at sea, 1918.
Randolph: Brief on contraband of war, 1915.
Rapisardi-Mirabelli: La guerre italo-turque et le droit des gens, in der RDI 1913.
de Raulin: Le blocus, 1918.

Rémy: Théorie de la continuité du voyage en matière de blocus et de contrebande de guerre, 1902.
Revue de droit international et de législation comparée (Bruxelles), zit. RDI.
Revue générale de droit international public (Paris), zit. RGDIP.
Rollin: L'évolution du droit des gens sur mer. La contrebande de guerre d'après la déclaration de Londres, 1911.
Roxburgh: Legal position of the Declaration of London, im Journal of the Society of Comparative Legislation, 1915.
Ruzé: Quelques règles et textes concernant le lieu de la visite, in der Revue critique de Législation, 1912.
Schramm: Das Prisenrecht in seiner neuesten Gestalt, 1913.
Schuster: The nationality and domicile of trading corporations, in Grotius II, 1917, S. 57 ff.
Scott: Declaration of London, A. J. I. L. 1914, S. 274 ff.
Seferiades: Les tribunaux de prises en Grèce, 1916.
Smith and Sibley: International law, as interpreted during the Russo-Japanese War, 1905.
Sprigh: The Britannic blocade, 1916.
Testa: Le droit public international maritime, 1886.
Triepel: Konterbande, Blockade und Seesperre, 1918.
Twiss: Belligerent rights in the high seas, 1884.
Law of nations in time of war. IInd ed., 1875.
v. Ullmann: Fortbildung des Seekriegsrechtes, im Jahrbuch des öffentlichen Rechtes, Bd. IV, 1910.
Usher: England and contraband cargoes, 1915.
Vallotton: De quelques conflits de coutume de la guerre maritime, in der RDI 1914, S. 287 ff.
Verzij: Le droit des prises de la grande guerre, 1924.
de Villeneuve-Trans: La liberté des mers, le blocus de l'Allemagne, la guerre sous-marine, 1917.
Wehberg: Das Seekriegsrecht, in Stier-Somlos Handbuch des Völkerrechts, Bd. IV, I. Teil, 1915.
Westlake: International law, part. I: War, IInd ed., 1913.
Wiegner: Die Kriegskonderbande in der Völkerrechtswissenschaft und der Staatenpraxis, 1904.
Woolsey: The rationing system, A. J. I. L. 1917, S. 844 ff.
Woothke: Die Theorie der Einheit der Reise der Kriegskonterbandegüter, 1910.
Zorn: Das Seekriegsrecht und die Ergebnisse der Londoner Konferenz, im Juristischen Literaturblatt, Band XXI, 1919, Nr. 5 und 6.
* * *: The questions in dispute between the United States and Great Britain with reference to interference with neutral trade. A. J. I. L. 1915, S. 680 ff.

Einleitung

Das Schicksal des neutralen Handels im Weltkriege, die Unsicherheit der neutralen Schiffahrt und die Gefahren für Gut und Leben, denen die neutrale Geschäftswelt während der ganzen Dauer der Feindseligkeiten ausgesetzt war, leisten ein unverkennbares Zeugnis für die Folgen, welche die Unbestimmtheit und die Willkür gerade auf diesem Gebiete notwendigerweise nach sich ziehen. Jetzt, da der Friede wieder hergestellt ist und ein Krieg vom Umfange des letzten für einige Zeit ausgeschlossen scheint, tun die kleineren Staaten, die in derartigen Konflikten gewöhnlich neutral sein werden, gut, sich auf Mittel und Wege zu besinnen, um das Eigentum ihrer Staatsangehörigen, ihre Zufuhr und Ausfuhr, ihren Handel und ihre Industrie in allfälligen neuen Kriegen wirksamer zu schützen als dies 1914—1918 der Fall war. Das Privateigentum zu Lande, auch das feindliche, ist grundsätzlich vor den Eingriffen des Gegners geschützt; und wenn bei der Ausdehnung der modernen Kriegsschauplätze und der Beschaffenheit der modernen Kriegsmittel grösstenteils die hergebrachten Grundsätze auch hier ins Wanken geraten sind, so wird es doch immer noch leichter sein, auf dem Gebiete des Landkrieges zu einer Einigung zu gelangen als auf dem des Seekrieges. Im Seekriege ist das feindliche oder das dem Feinde dienliche Eigentum grundsätzlich der Wegnahme durch den Gegner unterworfen. Deshalb die unerhörten Eingriffe in die Rechtssphäre der Neutralen, deren Eigentum zur See auf verschiedene Arten dem feindlichen angeglichen werden kann. Es wird sich deshalb für die Neutralen darum handeln, eine endgültige und international bindende Anerkennung dessen zu erlangen, was als der Neutralität teilhaftig nicht unter die Normen des Prisenrechtes fällt. Eine derartige Abgrenzung des neutralen Charakters wurde auf der Londoner Konferenz von 1908/09 versucht. Die Zeit, in der die Konferenz abge-

halten wurde, war aber einer Regelung nicht sehr günstig, da die Grossmächte eben mit neuen Wettrüsten begonnen hatten. So stellt denn auch die Seerechtserklärung einen Kompromiss dar zwischen der Auffassung der grossen europäischen Kontinentalmächte einerseits und der grossen Seemächte (England, Amerika und Japan) andererseits; auf die kleineren Staaten nimmt sie wenig Rücksicht. Zudem wagte man es nicht, bei der Abgrenzung der neutralen Eigenschaft zu weit in das Gebiet der nationalen Gesetzgebungen einzugreifen, so dass viele Regeln unvollständig blieben und tatsächlich alles beim alten beliessen. Andererseits schloss man gerade auf dem Gebiete des Konterbanderechtes Kompromisse, die der Rechtsnatur und dem Wesen der betreffenden Einrichtungen zuwiderliefen und die deshalb die Ratifikation des Abkommens und dessen Beobachtung im Weltkriege verunmöglichten. Eine Rückkehr auf die Grundsätze von 1908/09 ist auch deshalb nicht zu erwarten, weil sich die Kriegsmittel seither geändert haben; es braucht nur an die Unterseeboots- und die Luftschiffswaffe erinnert zu werden.

Wir müssen deshalb heute bei der Abgrenzung der neutralen Eigenschaft weiter zurückgreifen. Die Ansichten der Autoren, die staatlichen Gesetzgebungen, die internationalen Abmachungen und vor allem die gerichtliche Praxis im Weltkriege müssen gleichmässig berücksichtigt werden bei der Untersuchung der dem neutralen Charakter zugrunde liegenden Merkmale. Es handelt sich für die Neutralen heute nicht mehr darum, mehr oder weniger bindende Zusicherungen unbestimmter Rechtsnatur zu erhalten, sondern um die Ausarbeitung und die internationale Anerkennung von Grundsätzen, deren innerer Rechtscharakter die Kriegführenden zwingt, sie zu beobachten.

Wir haben uns in Verfolgung dieses Gedankens die Aufgabe gestellt, nach den grundlegenden Merkmalen der neutralen Eigenschaft bei Schiff und Ladung im Seerechte zu forschen und sie gegenüber dem abzugrenzen, was den Kriegsmassnahmen unterworfen bleibt. Unsere Untersuchung beschränkt sich im vorliegenden auf das sogenannte „Seebeuterecht", d. h. auf das Recht der Kriegführenden zur Wegnahme

feindlicher Schiffe und der darauf befindlichen feindlichen Ladung. Das Blockaderecht und das Konterbanderecht werden wir nur anhangsweise berücksichtigen, insofern dies für eine Übersicht des modernen Prisenrechtes notwendig ist.

Um Missverständnissen auszuweichen, möchten wir noch darauf hinweisen, dass das, was man heute unter dem Namen „Seebeuterecht" versteht, nicht mit dem Beuterechte des Landkrieges verwechselt werden darf. Historisch ist das Seebeuterecht zwar ein Überbleibsel des früher allgemein anerkannten Beuterechtes. Heute aber bedeutet es einfach das Recht des Kriegführenden, feindliche Handelsschiffe, mit Ausnahme der neutralen Ladung, wegzunehmen. Es soll heute nicht mehr dazu dienen, einzelne feindliche Kaufleute zu schädigen und den Nehmestaat zu bereichern, sondern sein Zweck ist, die feindliche Volkswirtschaft in ihrem Lebensnerv zu treffen. Nur insofern es geeignet ist, diesen seinen Zweck zu erfüllen, hat es heute noch eine Existenzberechtigung.

Wir haben unsere Untersuchung nicht nur vom Standpunkte eines Neutralen, sondern auch von dem eines neutralen Binnenstaates aus durchgeführt. Es ist bis auf die allerneueste Zeit die Bedeutung des Seerechtes für die Binnenstaaten verkannt worden. Da nun aber die Seestaaten durch die Ausdehnung und die Verknüpfung des internationalen Handels gezwungen sind, auch gegenüber den für die Binnenstaaten bestimmten und binnenstaatlichen Untertanen gehörenden Warensendungen prisenrechtliche Normen anzuwenden, kann man die Bedeutung dieser Tatsache nicht verkennen. Weil die Binnenstaaten die Folgen des Prisenrechtes heute in eben dem Masse zu spüren bekommen wie die neutralen (oder kriegführenden) Seestaaten, so kann man ihnen auch das Recht nicht absprechen, in Zukunft bei einer Neuregelung auf diesem Gebiete berücksichtigt zu werden. Es ist dies um so notwendiger, als die Binnenstaaten das Prisenrecht naturgemäss nur als leidenden Teil zu spüren bekommen, da sie es unter keinen Umständen aktiv ausüben können. Die Londoner Deklaration (Art. 36 im Vergleich zu Art. 35) beweist, wie wenig sie zu ihrem Rechte kommen, wenn derartige

Neuordnungen gleichsam über ihren Kopf hinweg abgeschlossen werden. Da die Binnenstaaten heute ausserdem das allgemein anerkannte Recht haben, Seeschiffe unter ihrer nationalen Flagge zu führen, ist eine Berücksichtigung ihrer Interessen mehr denn je vonnöten. Ungarn und die Tschecho-Slowakei haben von diesem Rechte bereits Gebrauch gemacht; die Schweiz wird ihrem Beispiele voraussichtlich folgen, wenn der Rhein bis nach Basel der Meerschiffahrt noch besser zugänglich sein wird.

Obschon wir in unserer Untersuchung von allgemeinen Prinzipien ausgegangen sind, so haben wir dennoch versucht, auf jedem der von uns berührten Gebiete den Standpunkt der Binnenstaaten besonders zu betonen und ihre Interessen speziell zu erwägen. In Anbetracht der grossen Zahl von Werken, die zu verschiedenen Zeiten den Standpunkt und die Rechtsanschauungen der grossen und kleinen Seestaaten vertreten haben, möge man die Berechtigung einer derartigen Betrachtung von binnenstaatlicher Seite nicht aberkennen. In diesem Sinne haben wir die an uns gestellte Aufgabe zu lösen versucht.

Im folgenden soll eine möglichst scharfe Abgrenzung des neutralen Schiffes und der neutralen Ladung im Prisenrechte versucht werden. Deshalb ist hier nicht von der Begründung dieses Rechtes selber die Rede, sondern von seinem Gegenstande, und zwar von dem, was *nicht* unter seine Normen fällt, was von den Kriegführenden in Ausübung des ihnen zustehenden Rechtes *nicht* weggenommen werden darf.

Bekanntlich haben die Vertreter der verschiedenen Staaten an beiden Haager Konferenzen (1898 und 1907) über die Abschaffung oder wenigstens Einschränkung des Seebeuterechtes verhandelt, ohne zu einem positiven Resultate zu gelangen, und die Entwicklung im Weltkriege lässt eine derartige Möglichkeit heute mehr denn je als eine Utopie erscheinen. Wehberg (S. 236) ist zwar entgegengesetzter Ansicht. Seine Voraussagungen haben sich aber bisher noch nicht verwirklicht; und wenn auch die Kriegführenden im Weltkriege ihre Massnahmen teilweise auf andere als seebeuterechtliche Grundsätze gestützt haben, so darf man nicht

annehmen, sie seien bereit, auf dieses ihnen zukommende Recht zu verzichten. Es hängt dies auch mit dem Umstande zusammen, dass das Seebeuterecht in starkem Masse mit den beiden anderen Erscheinungen des Prisenrechtes in Verbindung steht (mit dem Rechte der Blockade und dem Kriegskonterbanderechte), denn, wie namentlich von englischer Seite behauptet wurde, die einseitige Abschaffung des Seebeuterechtes, ohne gleichzeitige Abschaffung des Blockaderechtes würde selbstverständlich grossen, seemächtigen Staaten mit ausgedehnten Handelsflotten zugute kommen. Sie könnten in diesem Falle die feindlichen Küsten blockieren, ohne ihrerseits Gefahr für ihre Handelsschiffe zu laufen.

Um so mehr Bedeutung hat es aber für die neutralen Staaten, mit oder ohne Zugang zum Meere, eine endgültige, internationale Abgrenzung dessen zu erreichen, was als der Neutralität teilhaftig nicht unter das Seebeuterecht fallen darf. Art. 2 und 3 der Pariser Erklärung haben die wichtigen Grundsätze aufgestellt, dass mit Ausnahme der Kriegskonterbande feindliche Waren auf neutralen Schiffen und neutrale Waren auf feindlichen Schiffen frei sein sollen. Diese Grundsätze sind im Prinzip nie angetastet worden, obschon sie im Weltkriege von seiten namentlich der Ententemächte weitgehende Eingriffe erlitten haben. So wurde z. B. Art. 3 ausser Kraft gesetzt und jede Ware auf feindlichen Schiffen konfisziert. Dieser Eingriff in die Rechte der Neutralen wurde aber von den betroffenen Staaten nie anerkannt und würde auch von England in einem Kriege, bei dem es selber neutral bliebe, mit Recht niemals anerkannt werden. Es waren diese Eingriffe ausdrücklich als Repressalien bezeichnet und gegen den feindlichen Handel überhaupt gerichtet.

Die Wandlungen des Art. 2 der Pariser Deklaration im Weltkriege werden Gegenstand einer Unterabteilung dieses Titels bilden, bei der Abgrenzung des neutralen Charakters der Handelsschiffe. Dieser Artikel, dessen Verletzung einen weniger groben Eingriff in die Rechte der Neutralen darstellt, insofern es sich dabei nur um Wegnahme feindlicher Ware handelt, ist übrigens bei den Theoretikern und den Praktikern (d. h. den Seeoffizieren) auf Opposition gestossen. Von den

letzteren möchten wir den britischen Admiral Consett hervorheben, dessen 1923 erschienenes Werk, "The Triumph of Unarmed Forces", eine sehr wertvolle Beleuchtung dieser Frage vom Standpunkte des Marineoffiziers bringt.

Wenn die Art. 2 und 3 der Pariser Deklaration somit immer noch allgemein anerkannte Bestandteile des internationalen öffentlichen Rechtes bilden, so müssen im Interesse der Neutralen die Merkmale des neutralen Schiffes und der neutralen Ladung endgültig festgestellt werden. Zu einer derartigen Begriffsbestimmung ist es leider bisher noch nie gekommen, da die sich bekämpfenden Theorien zu mannigfaltig und die (namentlich Interessen entsprechenden) Ordnungen der einzelnen Staaten zu verschieden sind. Auch hat sich jeder Seestaat im Laufe der Zeit eine oft sehr interessante Praxis herausgebildet, welche die Prisenhöfe auch im Weltkriege in ihren Urteilen zu Rate zogen, und die in England einige Male über die gerade geltende Ordnung den Sieg davontrug, was bei der ephemeren Dauer der Orders in Council sehr wohl zu begreifen ist.

Die Londoner Seerechtserklärung von 1909 enthält, abgesehen von den Regeln über Assistance hostile, die uns hier nicht weiter beschäftigt, sechs seebeuterechtliche Artikel (55–60), von denen zwei den Flaggenwechsel von Handelsschiffen, vier den feindlichen oder neutralen Charakter des Schiffes und der Ladung behandeln. Sie begnügen sich aber mit allgemeinen Feststellungen, ohne darüber hinaus auf eine genaue Definition der neutralen Eigenschaft einzutreten. Die Londoner Deklaration ist vom englischen Oberhause wegen ihrer Bestimmungen über das Konterbanderecht verworfen und deshalb von keinem der unterzeichneten Staaten ratifiziert worden. Sie wurde aber dennoch zu Anfang des Weltkrieges von den kriegführenden Staaten mit einigen Ausnahmen in Kraft gesetzt und ist auf diese Art, wenigstens für einige Zeit, geltendes, wenn auch nicht international bindendes Recht geworden. Artikel 65 erklärt, dass die Deklaration ein unzertrennbares Ganzes bilde, und dass ihre Ratifikation pro toto zu erfolgen habe. Am 6. August 1914 liess die amerikanische Regierung durch ihre Gesandten in London, Paris,

Petrograd, Berlin und Wien anfragen, ob die betreffenden Staaten bereit seien, die Londoner Deklaration gegenseitig als zu Recht bestehend anzuerkennen und sich durch ihre Bestimmungen binden zu wollen. Deutschland und Österreich-Ungarn gaben ihre Einwilligung. Als aber am 27. August der amerikanische Botschafter in London seiner Regierung die englische Order in Council vom 20. August übermittelte, die einige über den Text der Londoner Deklaration hinausgehende Bestimmungen enthielt, erklärte die amerikanische Regierung am 22. resp. 24. Oktober in Berlin und London, dass sie genötigt sei, ihren Vorschlag zurückzuziehen. Sie bestehe darauf, dass die Rechte und Pflichten ihrer Bürger nach den bestehenden Regeln des Völkerrechtes und nach ihren früheren Verträgen geregelt würden, ohne Rücksicht auf die Londoner Deklaration. Mit andern Worten: die U. S. A. nahmen vom Umstande Kenntnis, dass die Londoner Deklaration, so wie sie von den kriegführenden Staaten 1914 publiziert wurde, eine blosse nationale Willensäusserung war, jederzeit abänderbar und ohne internationale Bindungskraft. So stellten sie bei allen Streitfällen mit den kriegführenden Staaten jeweils auf ihre alte Praxis ab. Die Tatsache, dass sich die amerikanische Praxis in allen wesentlichen Punkten mit der englischen deckt, blieb nicht ohne Einfluss auf die Verhandlungen zwischen diesen beiden Mächten, die stets in der kühlen Atmosphäre der juristischen Diskussion geführt wurden.

Obschon also die Londoner Deklaration eigentlich nie internationales Recht geschaffen hat, und obschon sie auch als nationales Recht nur eine sehr kurze Lebensdauer hatte, müssen wir sie dennoch in diesem Titel berücksichtigen:

1. stellt sie den einzigen Versuch einer internationalen Regelung auch des Seebeuterechtes dar, namentlich in Behandlung der Abgrenzung des neutralen und feindlichen Charakters bei Schiff und Ladung sowie auch des Flaggenwechsels;
2. obschon eine Ratifikation der Deklaration durch die Vertragsparteien nie erfolgt ist, so ist sie doch von zehn Staaten unterzeichnet worden, worunter sich die acht

Grossmächte von damals und zwei kleinere maritime Staaten (Spanien und Holland) befanden;

3. ist sie im August 1914 durch die Gesetzgebung der kriegführenden Staaten geltendes Recht geworden, nachdem sie schon im italienisch-türkischen Kriege 1911–12 und in den beiden Balkankriegen 1912–13 eine Rolle gespielt hatte. (So hat sich namentlich der griechische Prisenhof auf den Boden der Londoner Deklaration gestellt, obschon Griechenland dieselbe nie unterzeichnet hatte. In Ermangelung anderer Rechtsquellen griff man auf die Deklaration zurück, deren Ansehen damals noch grösser war als heute, nachdem der Weltkrieg vielfach ihre Unhaltbarkeit bewiesen hat.)

Wenn die Abgrenzung dessen, was nicht unter Seebeuterecht fällt, in absehbarer Zeit auf internationalem Wege erfolgen sollte, so ist es deshalb praktisch wahrscheinlich, dass diese Abgrenzung zunächst auf dem Boden der Art. 55–60 versucht wird, was übrigens im Interesse der wenig seekräftigen Nationen und namentlich der Binnenstaaten zu begrüssen wäre.

Aus der Verschiedenheit der rechtlichen Eigenschaft von Schiff und Ladung ergibt sich von selbst die Notwendigkeit, den Stoff dieses Titels in zwei Untertitel zu verteilen. Im ersten Abschnitte werden wir versuchen, eine möglichst scharfe Abgrenzung des neutralen Charakters des Handelsschiffes zu finden. Im zweiten werden wir die Regeln untersuchen, nach welchen sich die Neutralität der Ladung bestimmt. Die Unterscheidung des Handelsschiffes vom Kriegsschiffe dagegen ist praktisch von grosser Wichtigkeit für die Stellung der neutralen Schiffahrt im Seekriege, fällt aber ausserhalb des Rahmens dieser Arbeit. Sie beruht übrigens mehr auf seetechnischen als auf prisenrechtlichen Gesichtspunkten. Ebensowenig wird behandelt der Unterschied zwischen Staatsschiff und privatem Handelsschiffe, der auch eine Rolle spielt in der Berücksichtigung der Ladung. Ein deutsches prisengerichtliches Urteil hat sich allgemein dahin ausgesprochen, dass feindliche Handelsschiffe, deren feindliche Besitzer eine

staatliche Subvention beziehen, deshalb ihren privaten Charakter nicht verlieren. (Jurisprudence allemande, 159.)

Es müssen noch einige Bemerkungen über das Flaggenrecht der Binnenstaaten vorausgeschickt werden: Das grundsätzliche Recht der Binnenstaaten, eine eigene Seeflagge zu führen, war vor dem Weltkriege noch nicht allgemein anerkannt. Vgl. die Ausführungen Prof. Max Hubers in seiner Broschüre über die rechtlichen Verhältnisse einer schweizerischen Meerschiffahrt unter Schweizerflagge („N. Z. Z." vom 22. Mai 1924). In den Friedensverträgen von 1919 (Versailles, Art. 273; St. Germain, Art. 225) wurde den vom Meere abgeschnittenen Signatarstaaten das Recht zur Flaggenführung garantiert. Die im März 1921 vom Völkerbunde nach Barcelona einberufene allgemeine Konferenz für die Freiheit der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs hat dieses Recht grundsätzlich allen Binnenstaaten zuerkannt, unter den in den Friedensverträgen vorgesehenen Vorbehalten. Vgl. den Text der Erklärung: „Die Unterzeichneten, die hierzu gehörig bevollmächtigt sind, erklären, dass die von ihnen vertretenen Staaten die Flagge der Seeschiffe jedes Staates ohne Meeresküste anerkennen, sofern die Schiffe an einem einzigen bestimmten Orte seines Gebietes eingetragen sind. Dieser Ort gilt für solche Schiffe als Registerhafen." Die Form der Erklärung wurde gewählt, weil sie dem Charakter der Vereinbarung am besten entsprach, als eine Konvention. Das Recht der Binnenstaaten auf ihre eigene Seeflagge sollte damit nur öffentlich anerkannt und nicht erst geschaffen werden. Vgl. die Botschaft des Bundesrates vom 13. November 1923, S. 12 bis 13. Bis Ende 1922 ist die Erklärung von 31 Staaten unterzeichnet worden. In seiner Botschaft hat der Bundesrat die Eidgenössischen Räte darauf aufmerksam gemacht, dass dadurch die Frage, ob die Schweiz von dem ihr zustehenden Rechte Gebrauch machen wolle, nicht präjudiziert werde. Wir werden im folgenden noch darauf zurückkommen.

KAPITEL I

Abgrenzung des neutralen Charakters des Handelsschiffes

Einleitung. Da das Schiff privatrechtlich ganz anders behandelt wird als die blosse Ware, müssen wir die beiden auch bei der Abgrenzung ihres neutralen Charakters strenge auseinanderhalten. Wie alle Autoren ausdrücklich oder stillschweigend anerkennen, stellt sich das Schiff unter einem doppelten, wenn nicht dreifachen Gesichtspunkte dar:

1. Handelt es sich natürlich um eine Sache, die, wie alle Sachen, in commercio steht, und die Gegenstand sämtlicher Rechtsgeschäfte sein kann (Foignet, 246, und Danjon, 11). Von diesem Gesichtspunkte aus ist die Stellung einerseits die einer beweglichen Sache, andererseits wird es aber mehr wie ein Immobil behandelt, ähnlich einem Grundstücke (Hall, 258).
2. Es nähert sich aber die Stellung des Schiffes der einer Person, da es doch wie diese einen Namen, eine Nationalität, eine Art Zivilstand und eine Art Domizil hat. So bleibt es nicht nur auf offener See, sondern teilweise auch in Territorialgewässern anderer Staaten der staatlichen Hoheit unterworfen. Als Person kann das Schiff Handlungen begehen, die unabhängig von den Handlungen seiner Besatzung oder seines Besitzers sind, in deren Zusammenhang es sich dann durchaus wie ein Rechtssubjekt darstellt, nicht als eine res in commercio (Danjon, 11). Es ist dieser zweite Gesichtspunkt, der uns zwingt, seinen neutralen oder feindlichen Charakter anders zu bestimmen als den der Ladung, die als gewöhnliche Ware sachenrechtlichen Normen untersteht.

Einteilung. Zuerst wird es sich bei dieser Abgrenzung darum handeln, die Regeln zu untersuchen, die den Ordnungen der einzelnen Staaten zugrunde liegen, wie auch der Praxis ihrer Prisenhöfe. Denn obschon diese Grundsätze sich oft widersprechen, und obschon es auf diesem Gebiete noch nie zu einer internationalen Einigung gekommen ist, so haben wir doch in der Londoner Deklaration, Art. 57, und in den Oxforder Beratungen des Internationalen Instituts von 1923 einen Versuch einer internationalen Ordnung über einige Punkte, mit denen wir uns hier befassen. In Behandlung dieser allgemeinen Regeln des neutralen Charakters bei Handelsschiffen untersuchen wir: 1. die Merkmale, nach welchen sich dieser Charakter richtet; 2. Regelung des Flaggenrechtes nach der Gesetzgebung der einzelnen Staaten; 3. Einflüsse des Miteigentumsrechtes der Pfandrechte und des Rechtes der Hypothekargläubiger auf den nationalen Charakter der Schiffe. Eine zweite Unterabteilung bilden die Regeln über den Flaggenwechsel, die in der Londoner Deklaration, Art. 55 und 56 enthalten sind. In einer dritten Unterabteilung wäre anhangsweise das Führen feindlicher Ladung durch ein neutrales Schiff zu behandeln, mit Berücksichtigung der Frage, ob und inwiefern dies den neutralen Charakter des betreffenden Schiffes beeinflussen kann. Es ist dies also im wesentlichen eine Betrachtung über die Anwendung des Art. 2 der Pariser Deklaration im Weltkriege.

Abschnitt A

Allgemeine Regeln über den neutralen Charakter bei Handelsschiffen

Hierunter fassen wir alle sich auf dieses Gebiet beziehenden Regeln, sowohl der Theorie als auch der Praxis, und die Versuche einer internationalen Ordnung, wie z. B. die Art. 57–60 der Londoner Deklaration.

1. Merkmale des neutralen Charakters

a) *Grundlegendes.* Gemäss der doppelten Rechtsnatur des Schiffes kann man bei der Beurteilung seiner Nationalität

von zwei Grundlagen ausgehen. Wie wir gesehen haben, stellt ein Schiff sowohl eine Sache wie eine Person dar, sowohl ein blosses Objekt im Rechtsverkehr, wie auch ein Subjekt mit eigener Persönlichkeit, unabhängig von der seines oder seiner Besitzer. Das Eigentumsprinzip entspringt der Erwägung, dass das Schiff als Sache innerlich mit dem Eigentümer verknüpft sei, mit dessen Nationalität oder mit dessen Domizil. Das Flaggenprinzip, das heute die Oberhand gewonnen hat, stellt dagegen auf die Tatsachen ab, die das Schiff rechtlich wie eine Person sui iuris erscheinen lassen.

Die beiden grundlegenden, der doppelten Natur des Schiffes entspringenden Ansichten, werden sowohl von der Praxis der Prisenhöfe wie auch von den Ordnungen der einzelnen Staaten im Auge behalten. Zwar hat auf der Londoner Konferenz das Flaggenprinzip den Sieg davongetragen, entgegen der anglo-amerikanischen Auffassung, welche beide Prinzipien miteinander verband. Allein wir werden sehen, dass der Sieg der kontinentalen Idee kein endgültiger war und dass namentlich im Weltkriege die Kriegführenden auf ihre frühere Stellung zurückgekehrt sind.

b) *Kontinentale Praxis*. Bei der Beurteilung des neutralen Charakters bei Handelsschiffen standen sich vor der Londoner Konferenz 1908/09 eine französisch-kontinentale und eine anglo-amerikanische Auffassung gegenüber; letzterer hatte sich auch Japan angeschlossen (japanisches Reglement, 7. März 1904). Es ist nicht richtig, wenn Bonfils-Fauchille, S. 465, behauptet, die englische Praxis gehe vom Grundsatze aus, die Nationalität des Schiffes richte sich prinzipiell nach dem Domizil seines Eigentümers. Denn wie alle übrigen Autoren auf diesem Gebiete beweisen, gehen alle Prisenordnungen von der Idee aus, dass ein Schiff, welches die feindliche Flagge führt, feindlich sei, dass sich also die feindliche Nationalität durch die feindliche Flagge kennzeichne (Oppenheim, 124 ff.; Hall, 527; Wehberg, 178; Schramm, 120; Kleen, II, 75). Alle Regelungen der einzelnen Staaten sind letzten Endes nur Erweiterungen dieses Grundbegriffes.

In konsequenter Verfolgung dieses Prinzips, dass sich die Feindlichkeit eines Schiffes aus der feindlichen Flagge ergebe,

erklärte eine Gruppe von kontinentalen Staaten, dass sich der feindliche oder neutrale Charakter ausschliesslich nach der Flagge bestimme, die das Schiff zu führen befugt sei, und nicht nach dem innern Eigentumsverhältnisse am Schiffe. Der Kriegführende sollte sich also bei Schiffen mit neutraler Flagge mit der Feststellung begnügen, ob das Schiff dieselbe nach seiner nationalen Gesetzgebung zu tragen berechtigt sei. Es ist klar, dass diese Regelung für die Neutralen die günstigste und objektiv betrachtet die einfachste und praktischste ist. Wir finden sie denn auch auf der Londoner Konferenz von der grossen Mehrheit der kontinentalen Staaten vertreten, deren Seemacht nicht sehr bedeutend, deren Überseehandel aber beträchtlich war, und von denen einige überdies die Aussicht hatten, in kommenden Konflikten neutral zu bleiben, so von Deutschland, Russland, Italien, Spanien und Holland (Schramm, 122; Bonfils-Fauchille, 464).

Die französische Auffassung ist in mancher Beziehung weniger einheitlich. Dies hat auch de Bœck, 171, anerkannt, ebenso Wehberg, 179; Schramm, 121, und Bonfils-Fauchille, 465, obschon letzterer behauptet, die französische Praxis sei „nette et simple". In Art. 10 der Instruktionen vom 25. Juli 1870 heisst es: «La neutralité ne dérive pas seulement de celle de leurs propriétaires, mais encore de leur droit légitime au pavillon qui les couvre.» Also sollte bei einem Schiffe, gleichgültig ob es die feindliche oder eine neutrale Flagge trage, immer noch auf die Neutralität des Eigentümers abgestellt werden. Demnach wären also Schiffe mit neutraler Flagge nicht eo ipso vom Seebeuterechte befreit gewesen, da es dem Prisenhofe zugestanden hätte, ihnen die feindliche Nationalität des Eigentümers entgegenzuhalten. In der Praxis dagegen hat sich dieser Fall vor dem Weltkriege nie ereignet, und die französischen Prisenhöfe haben diesen Artikel nie in diesem Sinne angewandt. Sie wären sogar, wie de Bœck nachweist, durch diese Eventualität in eine peinliche Situation geraten, da Art. 10 gar nicht ihrem Rechtsempfinden entsprach. So haben sie, auch wenn feindliche Staatsangehörige Miteigentümer an einem neutralen Schiffe waren, die Einziehung vollständig abgelehnt (Wehberg, 179). Foignet, 532, hat da-

her nicht unrecht, wenn er behauptet, die französische Praxis vor 1915 befasse sich nicht mit den Eigentumsverhältnissen am Schiffe, sondern nur mit dessen Flagge. Denn in der Praxis ist der Art. 10 nie anders ausgelegt worden.

Trotz den Bestimmungen von 1870 stimmt also die französische Rechtsprechung mit der der andern kontinentalen Staaten überein. In richtiger Auslegung des erwähnten Art. 10 geht sie nun aber noch einen Schritt weiter, indem sie nämlich ausnahmsweise auch den Eigentümern von Schiffen mit feindlicher Flagge die Einrede gestattet, ihr Eigentum als neutrales zurückzuverlangen. Dieser Fall hat sich gleich während des Krieges von 1870 ergeben, und da er auch für die Stellung der Schweiz von Bedeutung ist, werden wir etwas näher auf ihn eintreten: Da die Schweiz ihren Nationalen nicht erlaubt, ihre Schiffe unter der Schweizerflagge zu fahren, liess die Basler Missionsgesellschaft das ihr gehörende Schiff „Palme" unter der Flagge des Norddeutschen Bundes fahren, das dann von einem französischen Kreuzer aufgebracht und 1871 vom Prisengerichte zu Bordeaux verurteilt wurde. Der Conseil d'Etat, vor den die Kläger auf dem Appellationswege gelangten, verfügte aber durch Dekret vom 10. Juni 1872 die Freigabe des Schiffes, mit der Begründung, dass, da es schweizerischen Schiffseigentümern nicht gestattet sei, ihre Schiffe unter ihrer Nationalflagge zu führen, es ein Gebot der Billigkeit sei, bei einem derartigen Schiffe auf die Eigentumsverhältnisse abzustellen (Geffken in Holtzendorff IV, 584; de Bœck, 171; Wehberg, 178; RGDIP 1914, 250). Diese Auslegung lässt durchblicken, dass das Gericht anders geurteilt hätte, wenn der Eigentümer des Schiffes anstatt Schweizer z. B. Holländer oder Belgier gewesen wäre, die das Recht haben, das Meer unter eigener Flagge zu befahren. Folgerichtig wäre dies nach Art. 10 aber nicht statthaft gewesen, es sei denn, es wären genügend Gründe vorhanden gewesen, um eine Assimilation an den Feind nachzuweisen, wodurch das Schiff dann seinen neutralen Charakter verloren hätte. Es braucht nicht weiter darauf hingewiesen zu werden, wie sehr die neutralen Binnenstaaten an dieser weitherzigen französischen Praxis interessiert sind. Wenn ihr Recht auf

Flaggenführung durch die Konferenz von Barcelona auch grundsätzlich anerkannt würde, so ist damit noch nicht gesagt, dass sie von diesem Rechte wirklich Gebrauch machen. Praktisch hat sich die Rechtslage der schweizerischen Schiffseigentümer seit 1871 nicht verändert.

c) *Anglo-amerikanische Praxis.* Entgegen der Ansicht, die wir bei Bonfils-Fauchille vertreten finden, geht auch die anglo-amerikanische oder, wie wir sagen können, die maritime Auffassung des neutralen oder feindlichen Charakters beim Schiffe vom Flaggenprinzip aus. Dies ergibt sich nicht nur aus den verschiedenen völkerrechtlichen Werken, die diese Theorie behandeln, sondern auch aus den Urteilen der englischen Prisenhöfe vor und nach 1864, von denen Oppenheim einige zitiert (vgl. „Die Industrie", 1854; bei Oppenheim, 126). Dies ist die Regelung, wie wir sie im britischen Naval Prize Law, Art. 19, Absatz 1, im amerikanischen Naval War Code, Art. 14, und in der japanischen Seeprisenordnung von 1904, § 6, Ziffer 2, finden. Von seiten der kleineren, weniger seemächtigen Staaten hat sich unseres Wissens keiner diesem System angeschlossen, obschon der Portugiese Testa anscheinend denselben Standpunkt einnimmt, wenn er es auch nicht deutlich sagt (Schramm, 121; Testa, 79).

Gemäss der Auffassung dieser Staatengruppe genügt zwar die feindliche Flagge immer, um den feindlichen Charakter des Schiffes zu beweisen. Umgekehrt genügt aber das berechtigte Führen einer neutralen Flagge nicht, um die Neutralität desselben darzutun. Ein die neutrale Flagge führendes Schiff ist daher grundsätzlich nicht von der Wegnahme befreit, und die staatliche Gesetzgebung ist keineswegs massgebend für dessen feindlichen oder neutralen Charakter (Wehberg, 180; Schramm, 121; Oppenheim, 124; Hall, 527). Vielmehr erlaubt die englische Gesetzgebung, zu untersuchen, ob die Eigentümer des Schiffes wirklich neutrale Personen sind. Ist es erwiesen, dass die Person des Eigentümers oder dass einer oder mehrere Miteigentümer nach englischem Rechte feindlich sind, so wird ihr Eigentum, d. h. in diesem Falle das Schiff oder ihr Anteil an dem Schiffe, zugunsten des Wegnehmers eingezogen. Das Eigentum am Schiffe wird also genau so behandelt,

wie wenn es sich um eine Ware handelte. So haben denn auch die englischen Autoren Hall und Oppenheim bei der Behandlung des feindlichen oder neutralen Charakters keinen Unterschied zwischen Schiff und Ladung gemacht. Es spielt dabei noch der Umstand mit, dass die englische und die amerikanische Rechtsprechung bei der Beurteilung der feindlichen oder neutralen Eigenschaft der Person nicht wie die französische Praxis auf die Nationalität, sondern auf das Domizil derselben abstellen, bei juristischen Personen auf das kommerzielle Domizil, was wir bei der Charakteristik der neutralen Ware untersuchen werden. Während nach dieser Praxis das Schiff einer auf neutralem Boden wohnenden feindlichen Person, das unter neutraler Flagge fährt, von der Wegnahme befreit ist, wird das einem in Feindeslande domizilierten Neutralen gehörende als feindlich angesehen.

Zur Beleuchtung der englischen Praxis diene die Order in Council vom 29. März 1854, die beim Ausbruche des Krimkrieges erlassen wurde und wo als der Wegnahme unterworfen bezeichnet werden: "the ships, vessels, and goods of the Emperor of all the Russians, and of his subjects and others inhabiting within any of his countries, territories, or dominions" (Geffken in Holtzendorff IV, 582). Nach der Praxis konnte man hiervon ausgenommen werden, wenn man gleich nach Kriegsausbruch Schritte tat, sein Domizil zu ändern (Hall, 529).

Bonfils-Fauchille, 564, wirft der englischen Rechtsprechung ihre Kompliziertheit und Kasuistik vor, denn während sie einerseits das Flaggenprinzip gegen den neutralen Eigentümer des Schiffes anwendet, scheut sie sich nicht, es zu verwerfen, wenn der Eigentümer feindlich ist. Die Gesetzgebung dieser Staatengruppe verbindet also die beiden Prinzipien in der für die Neutralen ungünstigsten, für die Kriegführenden günstigsten Weise.

d) *Denkschriften zur Londoner Konferenz.* In den Denkschriften zur Londoner Konferenz finden wir die Ansichten der beiden Mächtegruppen, der maritimen und der kontinentalen, auch wieder vertreten.

Von der maritimen Gruppe vertrat nur Japan mit grosser Schroffheit den anglo-amerikanischen Standpunkt. Feindliche

Schiffe sollten darnach solche sein, die erstens unter feindlicher Flagge oder mit feindlicher Erlaubnis fahren, und zweitens die ganz oder teilweise einem feindlichen Staate oder einer feindlichen Person gehören. Als feindliche Personen sollten solche angesehen werden, die erstens im feindlichen Staatsgebiete wohnen oder in feindlichen Diensten stehen, ohne Rücksicht auf ihre Nationalität, und zweitens Personen, welche die Geschäfte des feindlichen Staates besorgen, innerhalb dieses Geschäftskreises (Ullmann, 44; Wehberg, 182; Schramm, 122 und 532).

Die englische Denkschrift befasste sich nach der Gewohnheit der englischen Theoretiker allgemein mit der Rechtsstellung des feindlichen Eigentums, ohne dabei zwischen Schiff und Ladung zu unterscheiden. Indem sie den Wohnsitz resp. das kommerzielle Domizil des Eigentümers als das ausschlaggebende Kennzeichen der Neutralität einer Person bezeichnete, stellte sie sich auch auf den Boden der alten anglo-amerikanischen Theorie, wenn auch nicht mit derselben Bestimmtheit wie Japan. Gemäss dem alten, allen Seestaaten gemeinsamen Grundsatze, dass die feindliche Flagge den feindlichen Charakter des Schiffes beweise, lautete der britische Vorschlag: „Die neutrale oder feindliche Eigenschaft eines Schiffes wird *in erster Linie* durch die Flagge bestimmt, zu deren Führung es berechtigt ist" (Schramm, 532). Damit hatte England einerseits die allgemein anerkannte Flaggentheorie als Ausgangspunkt für die internationale Regelung aufgestellt; anderseits hätte es durch die Annahme dieses Satzes gegenüber den anderen Staaten vollständig freie Hand gehabt, in zweiter Linie noch nach den Eigentumsverhältnissen zu forschen. Die Absicht ist deutlich ersichtlich aus dem erwähnten Umstande, dass in der englischen Denkschrift bei der Charakteristik des Neutralen zwischen Schiff und Ladung nicht unterschieden wird. Von den kontinentalen Staaten haben Deutschland, Spanien, Italien und Russland den Grundsatz betont, dass die Frage nach der Neutralität eines Schiffes nach der Flagge zu lösen sei, die das Schiff berechtigterweise führe. Diese Auffassung entsprach, wie wir gesehen haben, auch der französischen Praxis.

e) *Regelung der Londoner Deklaration in Art. 57.* Die Londoner Konferenz hat sich denn auch, unter Vorbehalt der sich auf Flaggenwechsel bezüglichen Fälle, in Art. 57 der Auffassung der kontinentalen Mächtegruppe angeschlossen, indem sie nämlich vom britischen Leitsatze einfach die Worte „in erster Linie" wegliess. Art. 57, Absatz 1, lautet denn auch: „Vorbehaltlich der Bestimmungen über den Flaggenwechsel wird die neutrale oder feindliche Eigenschaft eines Schiffes durch die Flagge bestimmt, zu deren Führung es berechtigt ist."

Im Gesamtberichte wird darauf hingewiesen, dass sich die Konferenz von der besonderen Natur des Schiffes habe leiten lassen, das in mehr als einer Richtung eine Art von Persönlichkeit, insbesondere eine Nationalität, eine nationale Eigenschaft habe. Diese Nationalität tue sich dar durch das Flaggenrecht. Sie unterstelle das Schiff dem Schutze und der Aufsicht, den Gesetzen und der Souveränität des Flaggenstaates. Die Gesetze des einzelnen Staates seien das sicherste Merkmal für die Entscheidung der Frage, ob das Schiff wirklich zu dessen Handelsmarine gehöre oder nicht, und es sei deshalb zweckmässig, sich in Beurteilung der Neutralität desselben einzig an diese Gesetzgebung zu halten (Schramm, 524). Bonfils-Fauchille, 467, weist darauf hin, dass diese Regelung nicht nur ein Gebot der Billigkeit gegenüber den am Kriege Unbeteiligten, sondern auch im Einklange mit Wesen und Ziel des Seebeuterechtes überhaupt sei. Es sei dem Beutestaate darum zu tun, die Handelsflotte seines Gegners zu schwächen und, behauptet er, «un navire ne constitue un élément de la force maritime marchande de celui-ci que s'il en dépend par son pavillon». Die Behauptung ist gewagt, und im Weltkriege haben die kriegführenden Staaten den Art. 57 in Erkenntnis ihrer Interessen nach kurzer Anwendungsdauer wieder aufgegeben.

Die logische Folge aus Art. 57 ist nun aber die, dass im heutigen Seeverkehr jedes Schiff eine Nationalität, d. h. das Recht auf eine Flagge haben muss. Ein Schiff, das unter einer ihm fremden Flagge fährt, oder das die Flaggen mehrerer Staaten führt, oder das die Flagge eines Staates führt, der keine Seeflagge besitzt, kann sich danach nicht auf den Schutz

seiner Neutralität berufen. Daraus ergeben sich zwei Punkte, die noch nicht genügend abgeklärt sind:

1. Für Schiffseigentümer, deren Heimatstaat ihnen das Führen der Nationalflagge auf ihren Fahrzeugen nicht gestattet, sind die Bestimmungen des Art. 57 allerdings sehr ungünstig, ungünstiger als die französische Praxis, wie wir sie im Falle der „Palme" gesehen haben. Nach diesem Artikel soll die berechtigte Führung der neutralen Flagge allein den neutralen Charakter des Schiffes begründen. Die Beurteilung der Eigentumsverhältnisse wird gänzlich ausgeschlossen; und vom Standpunkte des Wegnehmenden würde das Führen der feindlichen Flagge genügen, um das Schiff als ein feindliches zu betrachten (Ullmann, 44; Schramm, 525).

Nach ihrer geographischen Lage zerfallen die Binnenstaaten in solche mit und in solche ohne Zugang zum Meere. Paraguay, das zur ersten Kategorie gehört, hat von jeher eine eigene Handelsflagge geführt. Es haben heute auch europäische Binnenstaaten, Ungarn, die Tschecho-Slowakei und Polen (das zwar eine kleine Seeküste, ausser Danzig aber keinen bedeutenden Hafen besitzt) Seedampfer, die unter ihrer Flagge fahren. Der schweizerische Bundesrat hat dagegen im Jahre 1922 einer Gruppe von Gesuchstellern das Recht auf die Schweizerflagge nicht erteilen wollen; er hat zwar ihr Gesuch an die zuständigen Departements weitergeleitet; bis heute (Juli 1924) hat er sich aber noch nicht darüber ausgesprochen. Die grundsätzliche Frage, ob ein Binnenstaat von diesem Rechte Gebrauch machen sollte, von welchen Erwägungen er sich dabei leiten lassen muss usw., gehören nicht in den Rahmen dieser Untersuchung, da sie mehr politischer als völkerrechtlicher Natur sind.

2. Noch eine Frage, die durch Art. 27, Absatz 1, nicht abgeklärt ist: Auf was muss abgestellt werden bei der Untersuchung der Feindlichkeit oder Neutralität eines Schiffes, wenn es erwiesen ist, dass es kein Recht auf die von ihm geführte Flagge hat, oder wenn es kein Recht auf irgendeine Flagge hat. Ullmann, 44, meint, dass es dann eo ipso als ein feindliches behandelt werden könne. Das scheint auch die Meinung des französischen Prisenhofes im Falle der „Sol-

veig" gewesen zu sein. Dieser etwas schwierige Fall liegt folgendermassen (Urteil vom 8. Oktober 1915): Das Schiff war von seinem norwegischen Besitzer auf der Fahrt zwischen Niederländisch-Indien und Marseille an einen Dänen verkauft worden, hatte also seine norwegische Nationalität verloren. Der Kapitän hatte die norwegischen Legitimationspapiere bereits an den norwegischen Konsul in Marseille ausgehändigt, und der neue Besitzer hatte das Schiff an die "American Transatlantic Company", einer amerikanischen Gesellschaft weiterverkauft. Die Registrierung in Amerika erfolgte erst nach der Wegnahme durch die Hafenbehörden in Marseille. Das Gericht erklärte das Schiff als gute Prise, erstens, da es zur Zeit der Wegnahme kein Recht auf irgendeine Flagge gehabt habe, was aus den Aussagen des amerikanischen Konsuls hervorging, und zweitens, da auf dem Schiffe keine Urkunde gefunden worden sei, die auf den neutralen Charakter desselben hätte schliessen lassen. Nach Art. 57, Absatz 1, blieb das französische Gericht bei der Untersuchung des Flaggenrechtes stehen, ohne auf den neutralen Charakter des Eigentümers abzustellen, obschon in ihrem Falle Käufer und Verkäufer neutrale Staatsangehörige waren und obschon das Schiff nur deshalb eine Zeitlang ohne Flagge blieb, weil es kurz nach dem Kaufe durch den Dänen wieder weiterverkauft wurde (Déc. Cons. Prises, 118; Hall, 527; Raulin, 164). Es haben bei diesem Urteile vielleicht auch andere als juristische Gründe mitgespielt, da der betreffende Däne, Jensen, Strohmann von Hugo Stinnes war.

Im Falle der „Willkommen" (Urteil vom 3. August 1916) hat das französische Gericht den feindlichen Charakter deshalb angenommen, weil erstens das Schiff kein Recht auf irgendeine Flagge habe, und weil zweitens die Besitzer feindliche Staatsangehörige seien (RGDIP 1918 j. 10).

Die italienische Gesetzgebung, § 3, Art. 17 des Dekrets vom 25. März 1917 sagt u. a.: Wenn ein Schiff nicht das Recht hat, eine bestimmte Flagge zu führen, so wird auf die Nationalität des Eigentümers abgestellt. Die deutsche Seeprisenordnung von 1909 (1914) hat sich in Art. 11, Absatz 3, für eine schärfere, für den Neutralen ungünstigere Auslegung des

Art. 57 entschieden. Dort ist gesagt, dass das Schiff wie ein feindliches zu behandeln sei, wenn dessen neutraler Charakter nicht ohne allen Zweifel festgestellt sei, namentlich in Ermangelung der Dokumente, die von der Gesetzgebung des Flaggenstaates verlangt werden (Wehberg, 183; RGDIP 1918 doc. 4).

f) *Schicksal des Art. 57 im Weltkriege.* Die Londoner Deklaration ist vom englischen Oberhause verworfen und infolgedessen auch von keinem der beteiligten Staaten ratifiziert worden. Da aber die seebeuterechtlichen Artikel 55–60 auf keine Opposition gestossen waren, wurden sie durch die Gesetzgebung der einzelnen Staaten in Kraft gesetzt. So finden wir in Art. 11 der deutschen Prisenordnung von 1909 (die allerdings erst am 3. August 1914 publiziert wurde) eine genaue Wiedergabe des Art. 57 der Londoner Deklaration. Auch die französischen Instruktionen vom 19. Dezember 1912 haben ihn in Art. 27 wiedergegeben (Bonfils-Fauchille, 467; RGDIP 1918, doc. 3 und 64).

Im italienisch-türkischen Kriege 1911–1912 wurde die Londoner Deklaration zum ersten Male praktisch angewandt. Das königlich-italienische Dekret vom 13. Oktober 1911 enthält die einleitende Bestimmung, dass sich die Marinebehörden an die Regeln der Deklaration zu halten haben, insofern sie den bestehenden Gesetzen des Königreiches nicht widersprechen, was bei Art. 57 nicht der Fall war (RGDIP 14, S. 105 ff. und 249). Ergab sich die Nationalität des Schiffes aus der Flagge nicht, so stellte die italienische Praxis subsidiär auf der Nationalität des Eigentümers ab (vgl. Dekret vom 25. März 1917, § 3, Art. 17). Auch der 1913 gegründete griechische Prisenhof stellte sich in Ermangelung geltenden nationalen Rechtes auf den Boden der Londoner Deklaration (Seferiades, 15).

Zu Beginn des Weltkrieges finden wir Art. 57 in den Verordnungen aller Kriegführenden (vgl. britische Order in Council vom 20. August 1914, französisches Dekret vom 29. August 1914, italienisches Dekret vom 3. Juni 1915, deutsche Seeprisenordnung von 1909 (1914)). So haben denn zu Anfang des Krieges nicht nur die kontinentalen, sondern auch

die englischen Prisengerichte das Flaggenprinzip befolgt, was aus den Urteilen erhellt, die unter der Herrschaft dieser Order in Council gefällt wurden. Vgl. den Fall der „Marie Glaeser" (Urteil vom 11. September 1914 in Jurisprud. britannique 4) und der „Tommi" und „Rothersand" (vom 15. Oktober 1914 in Jur. brit. 19). Das britische Gericht erklärte in beiden Fällen, dass es sich nur an das Recht auf die Flagge zu halten habe, nicht an die Eigentumsrechte am Schiffe, auch nicht gegenüber englischen Staatsangehörigen. (Ähnliche Fälle in der Jurisprud. ital. 342 f., 402, 429 und 445.)

Die Bestimmungen des Art. 57 wurden aber von Deutschland, dessen Handelsflagge vom Weltmeere verschwunden und dessen Überseehandel durch die strenge englische Blokkade vernichtet war, auf geschickte Weise ausgenützt. Ein deutscher Finanzmann (Hugo Stinnes) kaufte im Winter 1914/15 durch neutrale Agenten elf neutrale Schiffe auf, darunter auch die bereits genannte „Solveig". Durch diese Agenten vereinbarte er mit einem amerikanischen Staatsangehörigen deutscher Herkunft, namens Wagner, die Gründung einer amerikanischen Gesellschaft (American Transatlantic Company), welche jene elf Schiffe unter amerikanischer Flagge zu führen und in die amerikanischen Register einzutragen übernahm. Das wäre nach Art. 57 durchaus möglich und zulässig gewesen, und die Gerichtshöfe der Entente hätten den neuen Eigentümern weder mit flaggenrechtlichen Bestimmungen, noch mit der Einrede der Böswilligkeit entgegentreten können. Sobald die Eintragung der Wagner-Schiffe in die amerikanischen Handelsmarineregister erfolgt war, erkannten Grossbritannien und Frankreich, dass sie nicht mehr bei den Bestimmungen des Art. 57 bleiben könnten, der ihren Gegnern derartige Möglichkeiten eröffne, und sie beschlossen ihn abzuändern. Das stand ihnen an und für sich frei, da sie die Deklaration nie ratifiziert hatten; heisst es doch in der englischen Order, „es gefalle Seiner Majestät nach der Ansicht Seines Geheimen Rates, und es sei deshalb befohlen, dass die Konvention, die unter dem Namen der Londoner Deklaration bekannt sei, für die Dauer der Feindseligkeiten, abgesehen von nachfolgenden Modifikationen und Additionen,

von der Regierung Seiner Majestät angenommen und in Kraft gesetzt werde, wie wenn sie von Seiner Majestät ratifiziert worden wäre". Gemäss der neuen "Declaration of London Order in Council" vom 20. Oktober 1915 erklärte die englische Regierung, dass sie den Art. 57 der Londoner Deklaration nicht mehr anwenden werde, und dass die Prisengerichte in Zukunft wieder nach der alten englischen Praxis zu urteilen hätten. Danach genügte die feindliche Flagge zur Feststellung des feindlichen Charakters des Schiffes; bei Schiffen mit neutraler Flagge sollte aber der Wegnehmende das Recht haben, nach dem Domizil des Eigentümers zu forschen (Hall, 527; Oppenheim, 127; Bonfils-Fauchille, 469; Jurisprud. britannique Nr. 49; RGDIP 1917, doc. 45). So wurden unter anderem auch drei Schiffe eingezogen und als gute Prise erklärt, welche die amerikanische Flagge führten und Herrn Wagners "Transatlantic Cy." gehörten, indem das Gericht hinter der Flagge nach dem wahren Interessenten forschte (vgl. den Appell der Gesellschaft gegen dieses Urteil, „Times", 24. Juli 1919, und Oppenheim, 127). Das chinesische Prisenreglement von 1917 hat in Kapitel 1, Art. 3 dasselbe bestimmt (Bonfils-Fauchille, 471). Das ist ungefähr der Standpunkt, wie wir ihn auch im Urteile der „Presidente Mitre" erwähnt finden, wo es u.a. heisst: "the owners are bound by the flag which they have chosen to adopt, but captors as against are not so bound". Dieses Schiff war gemäss der argentinischen Gesetzgebung zur Führung der argentinischen Flagge befugt, wurde aber vom englischen Prisenhofe als gute Prise erklärt, weil die Eigentümer Deutsche waren (Oppenheim, 127; Garner, I, § 35; Bonfils-Fauchille, 471).

Auch in Frankreich vollzog sich ein Wechsel. Aber anstatt einfach auf seine frühere Praxis zurückzugehen, erklärte das französische Dekret vom 23. Oktober 1915, die französischen Prisenhöfe sollten sich in Zukunft nur noch unter folgenden Einschränkungen an den Art. 57 halten: «S'il est établi que les intérêts de la propriété d'un navire battant pavillon ennemi appartiennent en fait à des nationaux d'un pays neutre ou allié, ou, réciproquement que les intérêts dans la propriété d'un navire battant pavillon neutre ou allié ap-

partiennent en fait à des nationaux d'un pays ennemi ou à des personnes résidant en pays ennemi, le navire sera en conséquence réputé neutre, allié ou ennemi» (RGDIP 1916, doc. 3). Das Dekret erklärt ferner, dass Art. 57 praktisch zu ungerechten Resultaten führen könne, da die Eigentumsrechte an einem Schiffe oft nicht mit dem Rechte auf irgendeine Flagge zusammenfallen. Es ist also falsch, wenn gesagt wird (Foignet, 533, und Liszt, 332), dass sich Frankreich 1915 der alten englischen Theorie angeschlossen habe. Frankreich hat seiner Tradition gemäss eine äusserst scharfe und billige Auslegung und Weiterbildung des Art. 57 vorgesehen, die auch für die Binnenstaaten nicht ohne Bedeutung ist, und an deren Aufrechterhaltung sie lebhaft interessiert sind, namentlich, wenn ihre Staatsangehörigen die ihnen gehörenden Fahrzeuge aus irgendeinem Grunde nicht unter der Nationalflagge des Heimatstaates fahren können. Auch wenn ihre Schiffe unter der Flagge eines Kriegführenden fahren, können sie nach diesen Bestimmungen gegenüber dem Prisennehmer ihr Eigentumsrecht geltend machen. Andererseits hat der neutrale Staat kein Interesse daran, dass Agenten der Kriegführenden und deren Mittelmänner unter dem Deckmantel seiner Neutralität den Art. 57 zu umgehen suchen. Da sich letzterer in seiner ursprünglichen Fassung als undurchführbar und unbillig erwiesen hat, scheint die französische Abänderung für eine eventuelle internationale Regelung der Zukunft vorbildlich zu sein, und die kleinen Staaten, mit oder ohne Zugang zum Meere, haben ein grosses Interesse an deren Anwendung.

Im Falle des Schiffes „Persepolis" hat der französische Prisenhof (31. Januar 1916) diese Neuregelung angewandt: Das Schiff, das von einem französischen Kreuzer im Golf von Alexandrette aufgetrieben worden ist, gehörte zu 51% einer Griechin, Anna Thrasybula Kyrillu, die aber persische Staatsangehörige war. Die Miteigentümer waren Griechen. Das Schiff hatte keine eigentlichen Schiffspapiere, es fuhr bloss mit einem persischen Passe und trug die persische Flagge. Das französische Gericht (das übrigens die Prise aus anderen Gründen guthiess) erklärte, dass ein Pass von einem persischen Konsul ausgestellt, nicht genüge, um die persische

Nationalität zu beweisen, dass es aber in Ermangelung einer persischen Gesetzgebung auf diesem Gebiete dem Wegnehmestaate zustände, die Eigentumsverhältnisse zu prüfen. Da die Eigentümer teils Perser, teils Griechen, also auf jeden Fall neutrale Staatsangehörige seien, so sei die „Persepolis" wie ein neutrales Schiff zu behandeln (Déc. Cons. Prises, 167).

Die Bestimmungen des Dekrets von 1915 finden sich auch in den Instruktionen vom 30. Januar 1916. Ebenso in § 3, Art. 17 des italienischen Reglements vom 25. März 1917. Vgl. auch zwei Urteile Jurisprud. ital. 226 und 229. Durch Memorandum vom 7. Juli 1916 setzten sämtliche alliierten Mächte die Londoner Deklaration ausser Kraft, «pour s'en tenir uniquement aux règles anciennement reconnues du droit international».

Auf Seite der Zentralmächte finden wir, in Anlehnung an diese Verengerung des Neutralitätsbegriffes durch die Ententemächte, ebenfalls Abänderungen des Art. 57. Durch Verordnung vom 16. Juli 1917 wurde Art. 11 der alten Seeprisenordnung dahin erweitert, dass in einem neuen Artikel 11a eine ganze Reihe von Fällen aufgezählt wurden, nach denen das unter neutraler Flagge fahrende Schiff doch als ein feindliches gelten sollte. Dies sollte der Fall sein, wenn es sich ganz oder teilweise in feindlichen Händen befände, d. h. im Eigentum von feindlichen Staatsangehörigen oder von Gesellschaften, die ihren Hauptsitz in Feindesland haben, oder überhaupt von Unternehmungen, deren Kapital auch nur teilweise aus feindlichen Quellen stamme.

Diese Bestimmungen, die gar nicht der alten deutschen Praxis entsprechen, finden ihre Rechtfertigung in den scharfen Regelungen der englischen Praxis und interessieren uns deshalb weniger vom juristischen Standpunkte aus. Ihr Repressaliencharakter ergibt sich auch aus dem deutsch-holländischen Notenwechsel, der sich daran knüpfte. Vgl. Holländisches Orangebuch, Dezember 1916 bis April 1918, 6 ff. Als Neutrale haben die Niederlande gegen alle Änderungen des Art. 57 protestiert. Am 10. Dezember 1915 verwahrten sie sich ausdrücklich gegen die englischen und französischen Modifikationen dieses Artikels. Ihr Protest richtete sich wohl

namentlich gegen die englische Praxis, die stark in ihre Handelsfreiheit eingriff; die französische Abänderung ist im Prinzip wenigstens den Neutralen gegenüber billiger, wie wir nachgewiesen haben. Am 8. August 1917 protestierten sie auch gegen die deutsche Verordnung.

2. Das Recht eines Schiffes auf eine bestimmte Flagge

Aus den Bestimmungen des Art. 57 und aus der Praxis aller Seestaaten vor und nach dem Weltkriege ergibt sich ein Moment mit besonderer Klarheit: Jedes Schiff muss eine bestimmte Nationalität, d.h. das Recht auf eine bestimmte Flagge haben. Durch die Flagge in erster Linie wird die Nationalität eines Handelsschiffes, sowohl im Verkehr auf offener See, wie auch in den Territorialgewässern anderer Staaten und auf internationalen Flusswegen völkerrechtlich gekennzeichnet. Darüber sind alle Autoren einig. Ferner anerkennen sie, dass sich das Recht zur Flagge grundsätzlich nach der Gesetzgebung des Staates richte, dem das Schiff durch seine Flagge angehört.

a) *Grundsätzliches.* Ullmann behauptet in seiner 1910 erschienenen Abhandlung über die Fortbildung des Seekriegsrechtes, ein Schiff könne sich nicht auf die Flagge eines Staates berufen, der keine Handelsflagge führe. Diese Äusserung ist nicht sehr klar, da man darunter zweierlei verstehen könnte. Da er an derselben Stelle sagt, dass das Recht zur Flagge nach der Landesgesetzgebung geregelt sei, und dass dieselbe in allen Fällen massgebend sei für die Erforschung des neutralen oder feindlichen Charakters des Schiffes, so nehmen wir an, er erkenne jedem Staate das Recht zu, eine Handelsflagge zu führen. Nach der Erklärung von Barcelona (März 1921) kann es auch Binnenstaaten nicht verwehrt werden, ihren Nationalen oder den in ihrem Lande Domizilierten das Recht zum Führen der Nationalflagge auf den ihnen gehörenden Schiffen zu gestatten. Dass man 1871 noch anders dachte, beweist das Urteil des französischen Conseil d'Etat im Falle der „Palme", wo es unter anderem heisst, dass es für binnenstaatliche

Schiffseigentümer unmöglich sei, ihre Schiffe unter eigener Flagge zu führen.

Dass das Recht eines Binnenstaates nicht davon abhängt, dass er mit dem Meere durch einen schiffbaren internationalen Strom verbunden ist, ergibt sich ebenfalls aus der erwähnten Erklärung. Alle Binnenstaaten, mit Ausnahme von Abessinien und Afghanistan und einigen ganz unbedeutenden Zwergstaaten, haben übrigens einen Zugang zum Meere oder werden in absehbarer Zeit einen solchen haben. Abessinien und Afghanistan haben auch noch nie den Anspruch auf eine Seeflagge erhoben. Von den alten Binnenstaaten haben Paraguay und Bolivia von jeher eine solche geführt, und dies gilt seit ihrem Bestehen auch für die Tschecho-Slowakei und Ungarn, was in Anbetracht der Schiffbarkeit der Donau begreiflich ist.

Die Lage der Schweiz bietet viel Ähnlichkeit mit derjenigen Bolivias, das seit dem Frieden von Ancon 1884 vom Stillen Ozean abgeschnitten und so ein reiner Binnenstaat geworden ist. Die wichtigsten Wasserwege des Landes fliessen dem Amazonas zu; die Schiffahrt wird aber zwischen Villa Bella und São Antonio in Brasilien durch die Madeira Fälle unterbrochen. Erst unterhalb des letztern Ortes können die Waren wieder auf Schiffe verladen werden. Dagegen grenzt Bolivia auch im Süden an zwei schiffbare Flüsse, an den Rio Pilcomayo und den Rio Paraguay. Am Paraguay sind in letzter Zeit zwei Hafenanlagen projektiert worden, wovon eine an der Laguna Gaiba innerhalb zweier Jahre fertiggestellt werden soll. Bolivia hat also trotz seiner Absperrung vom Weltmeere neue Verbindungswege mit der offenen See gesucht, und es hat theoretisch nie aufgehört, eine Handelsflagge zu führen. Dies ist in noch höherem Masse für Paraguay der Fall, das von jeher mittels des La Plata-Stromes mit der offenen See in Verbindung stand.

Was die Schweiz anbelangt, so lag schon im Jahre 1864 ein Entwurf zu einem Gesetze betreffend den Gebrauch der Schweizerflagge vor den Eidgenössischen Räten. Die Angelegenheit wurde aber vertagt und ist auch heute (Juli 1924) noch nicht entschieden. So ist u.a. auch einem Gesuche vom

Jahre 1922 noch nicht entsprochen worden. Gestützt auf Art. 24ter, 64 und 64bis der Bundesverfassung, hat die Bundesversammlung am 28. September 1923 ein Gesetz erlassen, wonach alle Schiffe, die in der Schweiz ihren Heimathafen haben, in ein besonderes Register einzutragen sind. Flaggenrechtliche Bestimmungen enthält das Gesetz keine; nach Art. 17 sollen alle registrierten Schiffe mit einem äusseren Kennzeichen versehen werden, dessen Form, Grösse und Anbringung vom Bundesrate bestimmt wird. Zur Flaggenfrage hat sich der Bundesrat in der Botschaft vom 13. November 1923, S. 13, folgendermassen geäussert: „Währenddem der Gebrauch der Flagge auf internationalen Flüssen, insbesondere auf dem Rhein, von untergeordneter Bedeutung ist und daher auch keine grossen gesetzgeberischen Vorarbeiten bedingt, würde die Einführung der Schweizerflagge auf dem Meere eine eingehende rechtliche Ordnung der Voraussetzungen und Wirkungen des Gebrauchs der Schweizerflagge vorbedingen. Der Bundesrat wird diese Verhältnisse prüfen und im gegebenen Zeitpunkte der Bundesversammlung Bericht erstatten."

b) *Beweggründe der einzelnen Staaten.* Wenn sich das Recht zum Führen einer bestimmten Flagge nach der staatlichen Gesetzgebung regelt, so sollten die einzelnen Staaten in ihrer Gesetzgebung auch denselben Grundsätzen folgen (Liszt, 190; Kleen, II, 76; Foignet, 248). Über eine gleichmässige Regelung des Rechtes zur Flagge wurde auch 1896 vom Institut für Internationales Recht zu Venedig verhandelt. Es kam aber keine Einigung zustande, weil die Interessen der beteiligten Staaten zu verschieden waren. Jeder Staat befragt seine maritimen, ökonomischen und finanziellen Interessen. Staaten mit reichem Schiffbau, mit bedeutenden maritimen Unternehmungen, die über viel Kapital verfügen und bei denen es auch an Arbeitskräften nicht mangelt, werden geneigt sein, strengere Bedingungen zu stellen für die Aufnahme eines Schiffes in ihre Register. Sie werden verlangen, dass Schiffe im Inlande hergestellt, im Eigentum von Nationalen und bemannt mit nationaler Mannschaft sein müssen. Andererseits wird ein wenig seekräftiger Staat, bei dem es sowohl an Ka-

pital, an Unternehmern wie an seetüchtiger Mannschaft fehlt, in allen diesen Punkten weniger streng sein. Er wird es vorteilhaft finden, ausländisches Kapital heranzuziehen, ausländische Schiffe in den Dienst seines Überseehandels zu stellen, dieselben einer erprobten ausländischen Leitung zu unterstellen, und wird ihnen dennoch den Schutz seiner Flagge gewähren.

Im ersteren Falle sind ganz allgemein die grossen Seestaaten Grossbritannien, Frankreich, Amerika usw. Zur zweiten Gruppe gehören vor allem die aufstrebenden südamerikanischen Republiken, die gezwungen sind, fremde Hilfe, fremdes Kapital, fremde Arbeitskräfte heranzuziehen. Es ist bei diesen Gegensätzen selbstverständlich, dass sich im Kriege bei der Beurteilung des feindlichen oder neutralen Charakters eines Schiffes grosse Verschiedenheiten ergeben. Art. 57 hat sich im Weltkriege namentlich deshalb nicht halten können, weil die Gesetzgebungen auf dem Gebiete des Flaggenrechtes so verschieden waren. Kleen sagt in bezug auf die internationale Würdigung dieser Differenzen (vgl. II, 76/77): « Tant qu'elles ne sont pas encore rendues uniformes par un accord universel des Etats, ces différences nationales doivent naturellement être respectées pour autant qu'elles ne soient pas contraires au droit international. » Gerade diese Einschränkung zwingt uns aber, festzustellen, dass hier noch eine Lücke besteht, und dass die einzelnen Staaten bei ihren alten gesetzlichen Regelungen geblieben sind. Auch die internationale Konferenz zu Brüssel (17.–20. Oktober 1922) hat es bei diesem Zustande belassen. Vgl. den "Report of the British Delegates at the International Maritime Conference held at Brussels, &c."

Liszt erwähnt noch S. 190 einen Sonderfall, der für die Binnenstaaten auch von Interesse ist. Es ist nicht ausgeschlossen, sagt er, dass Schiffe eines im allgemeinen wenig Schifffahrt treibenden Staates unter der Flagge eines befreundeten Staates fahren. Wenn dies durch blosse Vereinbarung zwischen den beiden Staaten geschieht, so kann in einem Kriege der Fall eintreten, dass das in neutralem Eigentum befindliche, aber unter fremder Flagge fahrende Schiff von einem feindlichen Kriegsschiffe aufgetrieben wird. In diesem Falle könnten

dann die neutralen Eigentümer und ihr Heimatstaat gegenüber dem Wegnehmer ihre Neutralität nicht geltend machen. Anders wäre es bei einer internationalen Vereinbarung, derzufolge alle Schiffe des kleineren unbedeutenderen Staates unter der Flagge einer grösseren Seemacht fahren dürften. Ist dann diese im Kriegszustande, so unterlägen die betreffenden Schiffe nicht der Wegnahme durch ihren Gegner Fälle, die diese Ansicht beleuchten, finden wir u.a. bei Rapisardi-Mirabelli in der RGDIP 1913 und in der RGDIP 1914. Es handelte sich um Schiffe cypriotischer Nationalität, die vor 1914 gezwungen waren, die türkische Flagge zu führen, ohne aber deswegen die feindliche Eigenschaft zu haben.

c) *Die nationalen Gesetze.* Die Staaten knüpfen das Recht zum Führen ihrer Flagge an dreierlei Bedingungen: erstens an den Bau des Schiffes, zweitens an die daran bestehenden Eigentumsverhältnisse, und drittens an seine Führung und Bemannung (Testa, 80; Kleen, II, 77; Raulin, 154; Foignet, 248).

Während man früher eher auf das dritte Merkmal abzustellen geneigt war, d.h. auf die nationale Führung und Bemannung, so spielt heute in den Gesetzgebungen und im internationalen Verkehr der zweite Punkt, das Eigentumsverhältnis, die wichtigste Rolle. Untersuchen wir die Erfordernisse der Gesetzgebungen, die zum Tragen der nationalen Flagge berechtigen:

1. Der Bau im Lande selber spielt heute keine Rolle mehr. Wenn ein Schiff in den Besitz von Nationalen übergegangen ist, so können dieselben kraft der nationalen Gesetzgebung und im Rahmen derselben die Eintragung in die Register ihres Heimatstaates verlangen.

2. In bezug auf die Eigentumsverhältnisse am Schiffe wird verlangt, dass letzteres entweder ganz oder teilweise nationalen Personen gehöre. Deutschland, Amerika, Grossbritannien, Spanien, Portugal, Brasilien und Norwegen verlangen, dass das Schiff ganz in nationalem Besitze sei, oder im Besitze einer Gesellschaft, die im Inlande ihren Hauptsitz hat. So kann z.B. ein Schiff die englische Flagge tragen, ohne dass irgendeiner seiner Eigentümer britischer Staatsangehöriger

ist oder ein britisches Domizil hat, wenn es einer Gesellschaft gehört, deren Hauptsitz im britischen Reiche ist. Vgl. Merchant Shipping Act, 1894 (Schuster in Grotius, II, 80). Schweden, Dänemark und Italien verlangen, dass wenigstens zwei Drittel der Eigentumsrechte am Schiffe Nationalen zustehen. Dies war auch die Regel des ehemaligen Österreich-Ungarn. Dänemark und Italien stellen natürliche oder juristische Personen, die seit fünf Jahren im Lande domiziliert sind, in diesem Punkte den Staatsangehörigen gleich. Frankreich, Belgien, Holland und Griechenland verlangen in ihren Gesetzgebungen nur, dass die Hälfte der Eigentümer Nationale seien. Argentinien, Chile, Peru, Paraguay, Uruguay und Kolumbien stellen gar keine Bedingungen betreffend die Nationalität der Eigentümer auf, was darauf schliessen lässt, dass sie auch Schiffe von andern als Staatsangehörigen in ihre Register aufnehmen und ihnen so das Recht auf ihre Flagge geben. So haben ein Teil der Schiffe der Hamburg-Südamerika-Linie das Recht, die argentinische Flagge zu führen; sie waren also gemäss Art. 57 im Weltkriege von der Wegnahme befreit. Die englische Praxis nach 1915 hätte dies nicht anerkannt; ob sie es vorher getan hätte, ist ebenfalls sehr fraglich (Hall, 535; Geffken in Holtzendorff, IV, 586; Wehberg, 179).

In Anbetracht dieser grossen Verschiedenheiten der Gesetzgebungen ist es nicht zu verwundern, dass während des Weltkrieges zwischen einzelnen Kriegführenden und Neutralen tiefgehende Meinungsverschiedenheiten entstanden, namentlich als die Ententemächte 1915 von den Bestimmungen des Art. 57 der Londoner Deklaration zurücktraten. So wurde auch ein Schiff namens „Presidente Mitre", das die argentinische Flagge trug, im übrigen aber vollständig im deutschen Eigentum stand, vom englischen Prisenhofe als gute Prise verurteilt, gemäss der alten englischen Praxis, die dem Wegnehmer erlaubt, bei neutralen Schiffen die Eigentumsverhältnisse zu berücksichtigen (Bonfils-Fauchille, 471). Im Notenwechsel zwischen England und Argentinien berief sich England auf seine frühere Rechtsprechung und auf die Unmöglichkeit für den Kriegführenden, eine derartige weitherzige Gesetzgebung wie die argentinische anzuerkennen.

3. Die Mehrheit der Staaten verlangt heute nicht mehr, dass die Führung des Schiffes in den Händen von Staatsangehörigen liege und dass sich die Mannschaft aus Nationalen zusammensetze. Ausnahmen machen aber dennoch eine Reihe von Gesetzgebungen. Am weitesten gehen hierin Frankreich, Spanien und Griechenland, die verlangen, dass nicht nur der Kapitän, sondern auch drei Viertel der Mannschaft Nationale seien. Die U.S.A., Italien, Portugal, Brasilien und Mexiko verlangen dies für den Kapitän und für zwei Drittel der Mannschaft; Peru für den Kapitän und für ein Fünftel der Bemannung. Chile verlangt, dass ein Drittel der Mannschaft Chilenen sei, während Argentinien nur darauf besteht, dass auf einem argentinischen Schiffe sich wenigstens *ein* argentinischer Matrose befinde.

4. Es genügt aber nicht, dass ein Schiff sämtliche von der nationalen Gesetzgebung verlangten Erfordernisse erfüllt: damit seine Flagge geschützt wird, muss es nach den Regeln des Flaggenstaates registriert sein. Vgl. ein französisches Urteil vom 23. September 1915 im Falle der „Lloyd" (RGDIP 1917, j. 49 und 1918, j. 8; Déc. Cons. Prises, 53).

Die Formalitäten dieser Registrierung sind verschieden; alle Gesetzgebungen schreiben aber vor, dass den Eigentümern des Schiffes Urkunden über diesen Akt ausgestellt werden, zum Nachweise der Nationalität des Schiffes. Diese Papiere, die den neutralen oder feindlichen Charakter beweisen, müssen stets auf dem Schiffe mitgeführt werden; daher der Name „Schiffspapiere" (Danjon, 15). Welche Schiffspapiere ein Schiff zu führen hat, bestimmt sich auch nach der Gesetzgebung des Flaggenstaates; und der Beutestaat kann verlangen, dass sie sich gemäss dessen Gesetzen vollständig auf dem Schiffe finden. Wenn ein Schiff durch seine Papiere sein Recht auf die neutrale Flagge nicht genügend dartun kann, so ist der Kriegführende zu seiner Wegnahme berechtigt (Bonfils-Fauchille, 479; Foignet, 250). Es ist hier nicht am Platze, die einzelnen Urkunden aufzuzählen, die jeder Staat den unter seiner Flagge fahrenden Schiffen zu führen vorschreibt. Der interessanteste Fall im Weltkriege ist die Angelegenheit der „Persepolis", wo untersucht werden

musste, was in Ermangelung einer eigentlichen staatlichen Gesetzgebung für den nationalen Charakter des Schiffes ausschlaggebend sei (Déc. Cons. Prises, 167).

3. Einfluss des Miteigentumsrechtes der Pfandrechte und der Hypothekenrechte auf den nationalen Charakter des Schiffes

a) *Miteigentümer*. Der Einfluss des Miteigentumsrechtes auf die Nationalität des Schiffes führt uns auf die früher behandelte Frage zurück, ob sich die Nationalität eines Schiffes nach der Flagge oder nach der Person des Schiffes zu richten habe. Wenn also weder die alte französische und kontinentale Praxis, noch Art. 57 der Londoner Deklaration für die Stellung von feindlichen Miteigentümern an neutralen oder von neutralen Miteigentümern an feindlichen Schiffen eine Ausnahme von der Flaggenregel gemacht haben, so hat dagegen die englische Praxis vor 1914 und nach 1915 hier andere Wege eingeschlagen. Nach der französischen Praxis wurde das Eigentum eines feindlichen Staatsangehörigen an einem neutralen Schiffe von der Wegnahme befreit. Das Eigentum des Schiffes gilt nach dieser Rechtsprechung als unteilbar, entsprechend der französischen Auffassung von der Personalität des Schiffes (de Bœck, 170; Wehberg, 197). Dieser Ansicht sind alle kontinentalen Staaten an der Londoner Konferenz gefolgt, und sie ist auch stillschweigend in Art. 57 eingezogen. Ein Schiff kann also darnach entweder feindlich oder neutral sein, nicht aber beides, da dies dem Grundsatze der Unteilbarkeit widersprechen würde. Vgl. ein Urteil im Weltkriege vom 23. September 1915, wo es sich um die Frage handelt, ob das Schiff ein deutsches oder ein französisches sei. Der französische Prisenhof hat anerkannt, dass wenn ein Schiff die französische Flagge trage und wenn die Registrierung in Frankreich (francisation) rechtsgültig erfolgt sei, so sei es als ein französisches zu betrachten, obschon sich 49% des Eigentums in deutschen Händen befänden (vgl. „Willkommen", Déc. Cons. Prises, 58).

Nach der englischen Praxis, die das Schiff überhaupt mehr wie eine Sache behandelt, und bei der das Flaggenprinzip nie vollständig durchgedrungen ist, wird zwar bei Schiffen mit feindlicher Flagge keine Ausnahme zugunsten neutraler Miteigentümer gemacht; wohl aber erlauben die Prisengerichte, dass die Eigentumsquoten feindlicher Personen an neutralen Schiffen weggenommen werden. Ist das Schiff im Besitze einer Gesellschaft, so werden die Anteile der im Feindeslande domizilierten Gesellschafter eingezogen (Oppenheim, 126/27; Wehberg, 180). Oppenheim zitiert den Ausspruch eines englischen Richters vom Jahre 1854: "When the vessel is sailing under a neutral flag, the captors may show that all the property is not neutral, but part of it belongs to an enemy, and in that case you divide it, and condemn the part which is hostile and not the part which is neutral." Damit ist nicht etwa gesagt, dass das Schiff feindlichen Charakter bekomme, weil ein Teil davon im Eigentum von feindlichen Personen stehe. Nach der englischen Praxis kann das Schiff an und für sich zwar neutral sein, und dennoch können die feindlichen Eigentumsquoten der Wegnahme unterworfen werden. Dieser Grundsatz der Teilbarkeit entspricht durchaus der englischen Auffassung von der Natur des Schiffes als einer Sache. Die Unbilligkeit den Neutralen gegenüber besteht nur darin, dass neutrale Quoten an feindlichen Schiffen vor der Wegnahme nicht geschützt sind.

Mit der Order in Council vom 20. August 1914 fiel die alte englische Praxis dahin. Im Falle der „Marie Glaeser" (Jurisprud. britannique 4) hielt sich der Richter an die bisherige französische Rechtsprechung, die insofern mit der englischen identisch ist, als es sich um Miteigentumsrechte an einem feindlichen Schiffe handelte. Es ist uns kein Fall bekannt, dass die alte englische Praxis in bezug auf feindliche Anteile an neutralen Schiffen tatsächlich nicht mehr angewendet worden wäre. 1915 kehrte England übrigens ausdrücklich zu seinen früheren Grundsätzen zurück.

b) *Hypotheken und Pfandrechte.* Wenn die Nationalität der Miteigentümer für die Nationalität des Schiffes unerheblich ist, so ist dies noch in viel höherem Masse für die der Hypo-

thekengläubiger oder den Pfandgläubiger der Fall. Ihr Vorhandensein ändert an und für sich nichts am Rechte, das ein Schiff auf eine bestimmte Flagge hat. So hat der französische Prisenhof am 14. Februar 1916 im Falle der „Au Revoir" und am 21. September 1915 im Falle der „Ariadne" und der „Bon Voyage" erklärt, dass eine Hypothek an einem Schiffe kein Eigentum an demselben schaffe, und dass ein Schiff seine Nationalität dadurch nicht verliere, dass es mit feindlichen Hypotheken belastet sei (Déc. Cons. Prises, 38, 46 und 50).

Da es nun aber der Zweck des Seebeuterechtes überhaupt ist, den feindlichen Handel zu schädigen und nicht den neutralen, so haben die Prisengerichte eine Ausnahme gemacht für die neutralen Pfand- und Hypothekargläubiger an feindlichen Schiffen. Die vorbehaltlose Einziehung würde über Wesen und Ziel des Beuterechtes hinausgehen, wenn es erwiesen ist, dass das Schiff wirtschaftlich ganz oder teilweise neutralen Personen gehört. Deshalb kann von den Gerichten den neutralen Interessenten aus dem Verkaufe des Schiffes eine Entschädigung bis zur Höhe ihrer Pfandsumme resp. Hypothekarschuld zugesprochen werden. Damit wird aber das Recht des Staates auf die Wegnahme des Schiffes nicht präjudiziert; das Schiff gewinnt nicht neutralen Charakter (Wehberg, 271).

Auch hier machen die englischen Prisenhöfe eine Ausnahme zuungunsten der neutralen Interessenten. Oppenheim, 124, sagt: "The Prize Court disregards mortgages and liens on enemy vessels." In seinem Urteile vom 11. September 1914 („Marie Glaeser", Jurisprud. brit. 4) macht Sir Samuel Evans, Vorsitzender des High Court of Justice (Admirality Division) eine Ausnahme für die Hypothekargläubiger, indem er ihre Ansprüche vorläufig zurückstellt und sein Urteil hierüber verschiebt. Im zweiten Urteile vom 16. September 1914 (Jurisprud. brit. 8) spricht er denselben Gläubigern jegliches Recht auf Entschädigung aus der Verkaufssumme des Schiffes ab, da nach englischem Rechte eine Hypothek auf einem Schiffe kein Eigentumsrecht an demselben schaffe, und weil die Wegnahme feindlicher Schiffe grundsätzlich nicht auf die Eigentumsverhältnisse an demselben abzustellen brauche.

Dieselbe Ansicht finden wir in einem Urteile des königlich britischen Prisenhofes in Alexandrien vertreten („Emil", Jurisprud. brit. 173). Dort wurde immerhin festgelegt, dass es dem neutralen Hypothekargläubiger zustehe, an Stelle des Eigentümers gegen den Staat Klage zu führen, falls jener ausbleibe.

Abschnitt B

Einfluss des Flaggenwechsels vor und nach Kriegsausbruch auf den feindlichen oder neutralen Charakter des Schiffes

1. Einleitung

Bestimmt sich die Nationalität eines Schiffes nach seiner Flagge oder nach der Person des Eigentümers, in beiden Fällen läuft der seemächtigere Kriegführende Gefahr, dass die Angehörigen des weniger mächtigen Gegners, auf deren kommerzielle Schädigung er es abgesehen hat, sich seinen Machtmitteln entziehen. Da nun aber Wesen und Ziel des Seebeuterechtes darin bestehen, den Gegner in seinem Handel möglichst zu schädigen, so wird sich der seemächtige Staat durch solche Vorspiegelungen nicht an der Ausübung seines ihm zustehenden Rechtes stören lassen. Für einen Kriegführenden, dessen Handelsmarine so gross ist, dass sie von seiner verhältnismässig schwachen Kriegsflotte nicht effektiv geschützt werden kann, ist aber die Versuchung gross, seine Handelsschiffe unter fremder Flagge fahren zu lassen. Dies kann dadurch geschehen (wie wir bereits gesehen haben), dass er sie in die Register neutraler Staaten eintragen lässt, die nicht allzu strenge Bedingungen stellen, wie z. B. Chile und andere südamerikanische Republiken. Dieses Mittel hält wohl gegen Art. 57 der Londoner Deklaration, nicht aber gegen die anglo-amerikanische Praxis stand, die seit 1915 wieder aufgenommen worden ist. Deswegen haben sich Schiffseigentümer, die um ihren Besitz berechtigte Sorgen hatten, von jeher eines anderen Mittels bedient, um der Wegnahme ihrer Schiffe vorzubeugen, indem sie sie nämlich an

neutrale Personen oder an Staatsangehörige des feindlichen Landes selber verkauften. Auf diese Weise wurden ihre Schiffe immun gegenüber den seebeuterechtlichen Massnahmen des Feindes. Dabei dachten die Schiffseigentümer oft gar nicht daran, ihren Besitz aufzugeben. Die Käufe waren rein fiktive Geschäfte, abgeschlossen, um den Gegner zu täuschen und um den Folgen des Seekrieges zu entgehen. Wenn man solchen Schiffen, die imminente vel flagrante bello einen neutralen Eigentümer und eine neutrale Flagge erworben haben, den neutralen Charakter zuerkennt, so ist es klar, dass feindliche Schiffsbesitzer damit das Recht zur Wegnahme illusorisch machen können, indem sie ihre Schiffe an neutrale Personen verkaufen; um so mehr als ein solcher Verkauf mit Rückkaufsrecht und anderen Klauseln verbunden sein kann. Deswegen machen alle Staaten in der Behandlung des neutralen oder feindlichen Charakters von Handelsschiffen für diesen Fall eine Ausnahme. Da jedoch neben diesen Scheinverkäufen auch bona fide Verkäufe an gutgläubige neutrale Käufer stattfinden können, so würde es über das Ziel des Seebeuterechtes hinausgehen, wenn man Eigentum einfach aus dem Grunde wegnähme, weil es aus feindlichem Besitze stammt. Es haben deshalb die meisten Staaten besondere Regeln über den neutralen oder feindlichen Charakter solcher Schiffe aufgestellt. Eine solche Regelung findet sich auch in Art. 55 und 56 der Londoner Deklaration, die als Ausnahmen zu Art. 57 aufgefasst werden müssen. Sie ist für uns um so bedeutsamer, als sie unter der Gesetzgebung der einzelnen Staaten immer noch zu Recht besteht, trotz der Abänderung anderer Artikel der Seerechtsdeklaration (Kleen, I, 339, II, 88; Oppenheim, 130; Hall, 536; Wehberg, 183; Ullmann, 39; Pchédécki, 222).

2. Rechtszustand vor der Londoner Deklaration

Entsprechend dem Gegensatze in der allgemeinen Betrachtung des neutralen oder feindlichen Charakters bei Handelsschiffen, bestand auch ein wichtiger Unterschied in der Rechtsauffassung der kontinentalen Staaten einerseits und der

maritimen Gruppe andererseits in bezug auf die Zulässigkeit des Flaggenwechsels.

Frankreich und Russland, als Hauptvertreter der kontinentalen Auffassung, betrachteten den unter Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften des Flaggenstaates tatsächlichen, *vor* Kriegsausbruch abgeschlossenen Flaggenwechsel als gültig, erklärten aber den *nach* Kriegsausbruch erfolgten Übergang zu einer neutralen Flagge als nichtig; dies war mit kleinen Ausnahmen die Auffassung aller kontinentalen Nationen. Vgl. Art. 7 des französischen Reglements vom 26. Juli 1778, Art. 7 des russischen Prisenreglements vom 27. März 1895 (Bonfils-Fauchille, 465; Hall, 537; Oppenheim, 130; Schramm, 155; Wehberg, 183, und Pchédécki, 223). Deutschland anerkannte grundsätzlich den Flaggenwechsel nicht, wenn er innert 14 Tagen vor Kriegsbeginn erfolgte. Italien erlaubte dem Käufer, der das Schiff erst nach Kriegsbeginn erworben hatte, seine Gutgläubigkeit zu beweisen. Die Niederlande, die am weitesten von diesem System abwichen, erlaubten den Übergang zu einer neutralen Flagge auch nach Kriegsausbruch (Bonfils-Fauchille, 464; Schramm, 155).

Die anglo-amerikanisch-japanische Staatengruppe stand auf einem weniger harten, für die neutralen Interessen günstigeren Standpunkte. Sie legte das Hauptgewicht auf die Gutgläubigkeit der vertragschliessenden Parteien, auf die Endgültigkeit und die Unwiderruflichkeit des Rechtsgeschäftes. Da sie das Schiff überhaupt mehr wie eine blosse Ware ansah, erklärte sie sowohl den *vor* Kriegsausbruch, wie auch *nachher* vollzogenen Übergang zur neutralen Flagge als gültig, wenn er bestimmten Voraussetzungen entsprach: 1. Die Übertragung vom feindlichen auf einen neutralen Eigentümer musste bona fide, unwiderruflich und endgültig erfolgt sein, ohne Rückkaufsklausel und ähnliche derartige Abmachungen. 2. Die Übertragung in einem blockierten Hafen galt als rechtsungültig. Vgl. Naval Prize Law, Art. 19, Absatz 5, Art. 40, Absatz 5, und Art. 53. Japanische Seeprisenordnung § 6, Ziffer 4, Absatz 1 und § 7, Ziffer 3, Absatz 1. Es galt der Grundsatz, dass der Verkauf des Schiffes während der Dauer der Reise (in transitu) solange nicht zu Recht bestehen solle,

bis der Käufer Besitz vom Schiffe ergriffen habe. Vgl. Naval Prize Law, Art. 19, Absatz 41, Art. 40, Absatz 4, und Art. 52, Jap. Seepr.-Ordn. § 6, Ziffer 4, Absatz 2 und § 7, Ziffer 3, Absatz 2. Im übrigen war es Sache des Prisenhofes, zu untersuchen, ob diese Bedingungen erfüllt sind oder nicht (Bonfils-Fauchille, 466; Hall, 537; Oppenheim, 131; Schramm, 154; Wehberg, 184; Pchédécki, 223).

Wehberg stellt sich im allgemeinen auf die Seite der angloamerikanischen Gruppe, indem er deren Rechtlichkeit und Anpassungsfähigkeit hervorhebt. Dies geben auch Dupuis, 143, und Pchédécki, 223 zu. Dagegen weisen sowohl Pchédécki wie auch Bonfils-Fauchille, 466, auf die Klarheit und Bestimmtheit des französischen Rechtes hin. Es ist den Neutralen gegenüber zwar nur gerecht, wenn man nach englischem Rechte Schiffe, die auch nach Kriegsbeginn zu ihrer Flagge übergegangen sind, von der Wegnahme befreit; aber an welche Regeln sollen sich die Prisenrichter halten, wenn sie das Vorhandensein der vom englischen Rechte vorgeschriebenen Bedingungen untersuchen? In dieser Hinsicht sind die Prisengerichte vollständig frei, und es fragt sich, ob die neutralen Interessen unter deren willkürlichen Methoden nicht noch mehr leiden als unter dem ungünstigen aber klaren französischen und kontinentalen Rechte.

3. Neue Grundsätze der Art. 55 und 56 der Londoner Deklaration

In den für die Londoner Konferenz ausgearbeiteten Denkschriften der Mächte überwog die Ansicht der maritimen Gruppe, indem nämlich nur Frankreich, Deutschland und Russland an ihrem alten Standpunkte festhielten. Deutschland ging sogar noch darüber hinaus, indem es den Termin bis zu zwei Wochen vor Kriegsausbruch zurückschob. Italien machte der maritimen Auffassung bedeutende Zugeständnisse, während Österreich-Ungarn die Annahme des § 26 des Reglements des Internationalen Instituts empfahl, der mit der englischen Praxis übereinstimmte. So folgte denn im allgemeinen auch die Regelung der Londoner Konferenz diesen

Grundsätzen. Jedoch machten die Leitsätze 35–37 des englischen Vorschlages, der der Konferenz als Grundlage diente, der kontinentalen Auffassung eine nicht unwichtige Konzession: Während die kontinentale Mächtegruppe die Unzulänglichkeit des Flaggenwechsels *nach* Kriegsbeginn aufgab und sich so zum anglo-amerikanischen Prinzip bekehrte, enthielt auch der englische Vermittlungsvorschlag, der dann angenommen wurde, ein wichtiges Zugeständnis. Die Rechtmässigkeit des Flaggenwechsels sollte je nach dem Zeitpunkte des Überganges von der feindlichen Flagge zur neutralen, je nachdem er *vor* oder *nach* Kriegsausbruch erfolgt, verschieden beurteilt werden (Schramm, 519; Wehberg, 185). Der Unterschied in der Behandlung des Flaggenwechsels, je nach dem Zeitpunkte, in dem er erfolgt ist, zeigt sich namentlich in der Verteilung der Beweislast: Während bei Schiffen, die *vor* Kriegsausbruch ihre Flagge geändert haben, die Vermutung der Gutgläubigkeit besteht, so besteht bei solchen, die erst *nach* Beginn der Feindseligkeiten übergegangen sind, die Vermutung der Ungültigkeit. Während also im ersten Falle der Beweis dem Wegnehmer obliegt, so ist im zweiten der Eigentümer des Schiffes beweispflichtig.

Art. 55 behandelt den Flaggenwechsel vor Kriegsausbruch. Danach wird der Übergang zur neutralen Flagge als zu Recht bestehend angesehen, wenn dies der Fall ist; der Gegenbeweis durch den Wegnehmer ist jederzeit zulässig. Eine unwiderlegliche Vermutung auf Gültigkeit besteht: 1. wenn das Schiff früher als 30 Tage vor Kriegsbeginn übertragen worden ist; 2. wenn diese Übertragung endgültig, vollständig und gemäss den Gesetzgebungen der beiden beteiligten Staaten erfolgt ist; und 3. wenn die Verfügungsgewalt über das Schiff und der Gewinn aus dessen Verwendung tatsächlich in neutrale Hände übergegangen ist. Ungültigkeit wird vermutet, wenn sich die Übertragungsurkunde im Moment der Wegnahme nicht an Bord befindet und wenn zugleich feststeht, dass das Schiff erst innerhalb 60 Tagen vor Beginn der Feindseligkeiten seine Flagge gewechselt hat. In diesem Falle kann aber der Schiffseigentümer den Gegenbeweis erbringen; er hat aber für den Schaden, der ihm aus der Beschlagnahme seines

Schiffes erwachsen ist, keinen Anspruch auf Entschädigung.

Nach Art. 56 ist der Flaggenwechsel *nach* Kriegsbeginn grundsätzlich ungültig; doch kann der Interessent das Gegenteil beweisen, wenn er dartut, dass dieser Übergang nicht erfolgt ist, um das Schiff den mit der feindlichen Eigenschaft verbundenen Folgen zu entziehen. Dagegen besteht eine unwiderlegbare Vermutung der Ungültigkeit, wenn feststeht, dass 1. die Übertragung des Schiffes stattgefunden hat, während sich dieses auf der Fahrt oder in einem blockierten Hafen befand; dass sich 2. der Verkäufer ein Rückkaufsrecht oder ein Rückfallsrecht vorbehalten hat; und dass 3. die Bedingungen nicht erfüllt sind, von denen das Flaggenrecht abhängt nach der Gesetzgebung des betreffenden Staates (Schramm, 519, 522; Hall, 537/38; Oppenheim, 131/32; Bonfils-Fauchille, 468, und Pchédécki, 224).

Diese Lösung ist nicht sehr befriedigend. Eine unwiderlegliche Vermutung (presumptio iuris et de iure) ist objektiv betrachtet ein Widersinn. Ferner ist es nicht richtig, die Gültigkeit eines Rechtsgeschäftes vom guten Glauben der Parteien (oder einer Partei) abhängig zu machen. Entweder ist das Geschäft gültig und muss respektiert werden, oder es ist ungültig und wird nicht anerkannt; was die Parteien damit beabsichtigt haben, ist irrelevant. Im Interesse der Neutralen wäre deshalb eine klarere, eindeutigere Regelung des Flaggenrechtes erwünscht.

4. Praxis im Weltkriege

Die Artikel 55 und 56 finden sich in den französischen Instruktionen von 1912 und sind auch in denen von 1916 beibehalten worden. In der deutschen Prisenordnung von 1909 (1914) finden wir dieselben Bestimmungen mit leichten Abweichungen. In ihren Instruktionen von 1911 hat sich auch die italienische Regierung zu ihnen bekannt. So hat der italienische Prisenhof nach Art. 55 und 56 einige Schiffe als gute Prise erklärt, da sie erst nach Beginn der Feindseligkeiten in Griechenland resp. Kreta registriert worden waren. Vgl.

RGDIP 1914, 250, 253: die Angelegenheiten der drei Schiffe „Aghios Georghios", „Vassilios" und „Aghios Nikolaos", von denen die ersteren nach Beginn des Krieges die griechische, letzteres die kretische Flagge angenommen hat. Alle drei wurden in strenger Anwendung des Art. 56 vom italienischen Prisenhofe nicht als neutral anerkannt, obschon wenigstens zwei davon mit vollem Rechte die neutrale Flagge führten.

Im Weltkriege haben sich alle Staaten an diese Artikel gehalten. So England, Frankreich und Russland, indem sie gleich im ersten Kriegsmonate die Londoner Deklaration in Kraft setzten. Italien tat desgleichen, als es in den Krieg eintrat, durch Dekret vom 3. Juni 1915, in den Instruktionen vom 15. Juli 1915 und im Prisenreglement vom 25. März 1917, § 3, Art. 18 und 19. Letzteres enthält kleine Änderungen, die das komplizierte Beweisverfahren der Londoner Deklaration vereinfachen. In der chinesischen Prisenordnung vom 30. Oktober 1917 heisst es in Art. 3, Absatz 4, dass Schiffe als feindlich angesehen werden sollen, wenn sie nach Kriegsbeginn oder vorher im Hinblick auf seinen Ausbruch an Neutrale oder an Chinesen übertragen worden seien, und deren Übertragung nicht bona fide stattgefunden habe. Diese Regelung entspricht eher der anglo-amerikanischen Auffassung als den beiden Artikeln 55 und 56 der Londoner Deklaration (Bonfils-Fauchille, 471; RGDIP 1919, t. 497).

Die Prisengerichte haben sich während des Krieges öfters mit derartigen Fällen befassen müssen; so der französische Prisenhof in den Angelegenheiten der „Colonia", „Dacia" und „Souhl" (ehemals „Corcovado"). Die „Dacia" (Urteil vom 3. und 5. August 1915), die der Hamburg-Amerika-Linie gehörte, lag seit Kriegsbeginn untätig in einem amerikanischen Hafen. Nach einigen Monaten wurde sie an einen amerikanischen Untertanen namens Breitung verkauft, der sie in die amerikanischen Register eintragen liess. Dagegen protestierte zwar die britische Botschaft und machte den neuen Eigentümer auf die Nichtigkeit des Überganges aufmerksam. Das Schiff wurde denn auch von einem französischen Kreuzer aufgebracht und weggenommen. Das französische Gericht

hiess diese Wegnahme gut, obschon der neutrale Eigentümer eidlich erklärt hatte, er habe das Schiff gekauft, um es für seine Zwecke zu gebrauchen, und nicht, um es den Folgen des Seekriegsrechtes zu entziehen. Als einen unwiderleglichen Beweis der Ungültigkeit dieser Übertragung wurde der Umstand angesehen, dass die „Dacia" nach dem Übergange an den neuen Eigentümer dieselbe Strecke fuhr und dieselben Waren trug, wie zur Zeit, als sie noch ein deutsches Schiff gewesen war. Zudem bestand eine starke Vermutung, dass es sich bloss um ein Scheingeschäft handle, da nicht anzunehmen war, dass eine so grosse und mächtige Schiffahrtsgesellschaft wie die Hamburg-Amerika-Linie endgültig auf das ihr gehörende Schiff habe verzichten wollen. Die amerikanische Regierung gab sich denn auch mit diesem Urteile zufrieden, und selbst von deutscher Seite (Wehberg, 186) wird zugegeben, dass sich die Ententegerichte mit Recht gegen derlei Übertragungen wehren konnten (Décl. Cons. Prises, 181; Pchédécki, 229).

Im Falle der „Colonia" (18. und 19. Mai 1915) erklärte dasselbe Gericht, dass der Übergang zu einer alliierten Flagge gleich zu bewerten sei wie derjenige zu einer neutralen. Im übrigen handelte es sich auch hier um ein fiktives Geschäft (Décl. Cons. Prises, 177, und RGDIP 1919, j. 36).

Im Falle der „Souhl" (18. Oktober 1919) stellte sich das Gericht auf den Standpunkt, dass der Übergang von einer feindlichen Flagge zur Flagge eines Staates, die durch Abschluss eines Waffenstillstandes neutral geworden sei, unter allen Umständen als ungültig angesehen werden müsse und dass der neue Besitzer dem Wegnehmer diese Tatsache nicht entgegenhalten könne. Das Gericht stellte dabei ausdrücklich auf Art. 7 des Reglements vom 26. Juli 1778 ab, da die Londoner Deklaration seit 1915 aufgegeben worden war, und obschon Art. 55 und 56 immer noch zu Recht bestanden, kraft Dekrets von 1916.

Nach Art. 55 wurden von Sir Samuel Evans die Schiffe „Tommi" und „Rothersand" abgeurteilt, deren Verkauf an eine englische Gesellschaft offensichtlich mit Hinblick auf die kommenden Feindseligkeiten erfolgt war. Ähnlich ist ein

italienisches Urteil vom 20. September 1919 betreffend die Schiffe „Atlanta" („Stella Polare") und „Eugenia" („Lombarda") (Jurisprud. ital. 435 und 471). Interessant ist ferner ein deutsches Urteil vom 27. Oktober 1916 in Sachen des Schiffes „Cubano", das nach Beginn der Feindseligkeiten von der britischen zur norwegischen Flagge übergegangen war. Dort heisst es, der Art. 12a der deutschen Prisenordnung sei gleichbedeutend mit Art. 56 Londoner Deklaration. Im ersteren heisst es, der Übergang zu einer neutralen Flagge könne nur dann geschützt werden, wenn der Kapitän des Auftreibeschiffes die Gewissheit erlangt habe, dass dieser Übergang auch dann stattgefunden hätte, wenn es nicht zum Kriege gekommen wäre. Sowohl in diesem Falle wie nach Art. 56 sei es also die Sache des Eigentümers den Beweis zu erbringen, dass der Flaggenwechsel nicht deshalb erfolgt sei, um dem Schiffe den Schutz der neutralen Flagge zu verschaffen (Jurisprudence allemande, 155).

Die Frage, ob eine in Liquidation befindliche feindliche Firma das Recht habe, ihre Schiffe an neutrale Personen abzustossen, und ob diese dann den Schutz der neutralen Flagge verlangen könnten, wird in Art. 56 nicht berührt und deshalb auch verschieden beurteilt. Der Konkurs hat überall den Verkauf der Aktiven zur Folge. Wird eine Schiffsgesellschaft liquidiert, so ist es sehr wohl möglich, dass die Schiffe an neutrale Käufer übergehen, die einen Anspruch darauf haben, ihre Schiffe in ihrem Heimatstaate registrieren zu lassen. An und für sich müsste also ein Kriegführender den Übergang eines Schiffes an eine neutrale Flagge, wenn er unter diesen Umständen erfolgt ist, respektieren (Wehberg, 186). Der Konkurs muss aber ein gutgläubiger sein. Es könnten sonst durch Schein-Konkurse die Bestimmungen der Londoner Deklaration leicht umgangen werden, was ein Vorgang im Weltkriege beweist.

Im Juli 1915 versuchte die Hamburg-Amerika-Linie ihre in amerikanischen Häfen immobilisierten Schiffe auf diese Weise wieder für den Übersee-handel nutzbar zu machen, indem sie die Idee erwog, sich in Konkurs zu erklären. Sie gab aber diesem Gedanken keine Folge, in der richtigen Erwägung,

dass die britische Regierung den Flaggenwechsel niemals anerkannt hätte. Die englischen und französischen Prisenhöfe hätten derlei Schiffe vielmehr aus Art. 56 verurteilt, indem sie das ganze Rechtsgeschäft als ein fraudulöses bezeichnet und die Wegnahme der Schiffe gutgeheissen hätten (Raulin, 166).

5. Übergang eines feindlichen Privatschiffes an einen neutralen Staat

Einen Spezialfall des Flaggenwechsels bildet der Übergang eines feindlichen Privatschiffes an eine neutrale Regierung. Wenn ein solcher Verkauf an eine neutrale Regierung erfolgt, oder an eine Gesellschaft, die unter ihrer Kontrolle steht, so sind die Prisengerichte der kriegführenden Staaten nicht berechtigt, die Gutgläubigkeit dieses Rechtsgeschäftes anzuzweifeln. Das Seebeuterecht kommt also dabei gar nicht in Betracht, da neutrale Staatsschiffe davon ausgenommen sind (Wehberg, 186). Es ist aber vorgekommen, dass der Kriegführende diesen Kauf von feindlichen Handelsschiffen durch den neutralen Staat als eine Begünstigung des Gegners betrachtet. Das hat auch im Weltkriege zu Auseinandersetzungen geführt, so zwischen Chile und Grossbritannien einerseits und den Vereinigten Staaten und Grossbritannien andererseits.

Da ein grosser Teil des chilenischen Überseehandels vor 1914 durch die Schiffe der deutschen Schiffahrtsgesellschaft „Kosmos" bewältigt wurde, und da nach Kriegsausbruch der Export des Landes darunter litt, dass diese Schiffe nun in seinen Häfen festlagen, so beschloss die chilenische Regierung dieselben anzukaufen. Da sie aber annahm, dass die Entente diesen Flaggenwechsel nicht anerkennen würde, fragte sie bei der englischen Regierung an, wie sie und ihre Verbündeten sich dazu verhalten würden. In Anbetracht der ökonomischen Lage Chiles konnte die englische Regierung ihre Zustimmung nicht ohne weiteres versagen, gab sie aber nur als „concession amicale" und stellte überdies noch solche Bedingungen (vgl. britische Noten vom 21. August und vom 13. September 1914), dass Chile auf den Ankauf der Schiffe verzichtete. Die englische Regierung verlangte nämlich, dass 1. der Verkauf dieser Schiffe durch die deutsche Gesellschaft

endgültig und vollständig, ohne Rückkaufsrecht bei Kriegsende zu erfolgen habe; dass 2. das deutsche Personal der Schiffe entfernt werde; und dass 3. die Schiffe nicht für den Handel mit den Feinden Seiner Majestät gebraucht würden. Namentlich wegen dieser letzten Bedingung verzichtete die chilenische Regierung auf die „freundschaftliche Konzession" Grossbritanniens (Bonfils-Fauchille, 472; Oppenheim, 433; Pchédécki, 227; RGDIP 1916, doc. 8).

Dasselbe Resultat hatten die anglo-amerikanischen Verhandlungen nach Erlass der sogenannten „Ship Purchase Bill". Da auch der amerikanische Überseehandel durch die Festlegung vieler deutscher Schiffe in amerikanischen Häfen zu leiden hatte, erhielt die Regierung vom Kongress einen Kredit von 30 Millionen Dollars zur Gründung einer Schiffahrtsgesellschaft, von der die U.S.A. 51% der Aktiven besessen hätten. Die Bill stiess auf heftige Opposition in beiden Häusern des Kongresses, wurde aber schliesslich angenommen; die Ausführung wurde verschoben, um Konflikte mit den Ententeländern zu vermeiden. Nicht dass dieselben etwa an der Gutgläubigkeit der amerikanischen Regierung gezweifelt hätten; allein das Anwachsen des deutschen Kredits in Amerika um etwa 60 Millionen Dollars mochten die Ententestaaten nicht dulden. Sie hätten die Ausführung dieses Gesetzes geradezu als eine Neutralitätsverletzung betrachtet (Pchédécki, 225). Dieser Ansicht waren auch amerikanische Juristen. Später, als die Zentralmächte durch die Blockade vom Überseeverkehr gänzlich abgeschnitten waren, und als die Ententeländer selber unter dem Mangel an Fahrzeugen litten, zeigte sich England weniger unerbittlich und machte keine Einwendungen, als Amerika und andere Neutrale die in ihren Häfen liegenden deutschen Schiffe aufkauften (Oppenheim, 133). Einige Neutrale (so z.B. Portugal und später auch die U.S.A.) nahmen übrigens den Unterseebootskrieg zum Vorwande, um diese Schiffe zu requirieren und zu beschlagnahmen; es wurde dies aber von Deutschland als ein Neutralitätsbruch angesehen. Vgl. die Verhandlungen, die zum Eintritte Portugals in den Weltkrieg geführt haben (RGDIP 1916, 268).

Abschnitt C

Die feindliche Ladung auf neutralem Schiffe

Art. 2 der Pariser Deklaration von 1856 lautet: „Die neutrale Flagge deckt das feindliche Gut mit Ausnahme der Kriegskonterbande." Dieser Satz, der zusammen mit dem Art. 3 derselben Deklaration das Palladium der neutralen Handelsfreiheit bildet, wird heute von allen Gesetzgebungen und allen Schriftstellern als ein feststehender Grundsatz des Prisenrechtes anerkannt. Kein Prisengericht würde es wagen, ein Urteil zu fällen, das ihm zuwiderliefe; und selbst die Staaten, welche die Pariser Deklaration nie ratifiziert haben, wie Spanien, die U.S.A. und Mexiko, haben sich immer auf diesen Grundsatz berufen. Das Führen feindlicher Ladung durch neutrale Schiffe soll hier anhangsweise behandelt werden, weil man, gestützt auf die Erfahrungen des Weltkrieges, meinen könnte, dass die verschiedenen Staaten sich nicht mehr an diesen Artikel hätten halten wollen. Eine kurze Betrachtung der Gesetzgebungen während des Weltkrieges aber, und namentlich der Urteile der Prisenhöfe, beweist uns, dass es niemals in der Absicht der Kriegführenden gelegen hat, den Art. 2 zu verletzen. Sir Samuel Evans sagt in seinem Urteile vom 16. September 1914 ausdrücklich: "This Court accordingly ought to, and will regard the Declaration of Paris, not only in the light of rules, binding in the conduct of war, but as a recognized and acknowledged part of the law of nations" (Hall, 759; Jurisprud. brit. 14). Ein weiterer Beweis für die hohe, wenn auch leider oft platonische Ehrerbietung, die die kriegführenden Staaten der Pariser Deklaration entgegengebracht haben, sind die während des Krieges oder nach demselben erschienenen Rechtfertigungen, zum Nachweise, dass sich die Regierungen nie an den Regeln der Deklaration vergangen haben. So z.B. das Werk von Mérignhac und Lémonon: «Le Droit des Gens et la Guerre de 1914 à 1918.» Es handelt sich aber hier nicht darum, die praktischen Abweichungen von der Regel aufzuzählen, sondern nachzuweisen, dass sich die Neutralen nach wie vor auf die Pariser Deklaration berufen können.

1. Artikel 2 der Pariser Deklaration in der Praxis vor 1914

Da nach Art. 2 der Pariser Deklaration die feindliche Ware nur unter neutraler Flagge gedeckt ist, so darf man nicht annehmen, dass sich diese Immunität auch auf solche feindliche Ladung ausdehnt, die sich unter der Flagge des Wegnehmers oder unter einer alliierten befindet. Dies haben sowohl Sir Samuel Evans wie auch Lord Parker, als Präsident des juristischen Komitees des Privy Council, in derselben Angelegenheit anerkannt (Oppenheim, 250; Hall, 759, und Jurisprud. brit., 69 und 411). Die neutrale Flagge schützt die feindliche Ware nur solange diese wirklich von ihr gedeckt ist. Sobald sie ausgeschifft und in Ladeboote und andere Fahrzeuge geladen wird, geniesst sie diesen Schutz nicht mehr (Oppenheim, 250). Wenn dagegen feindliche Waren, die sich bei Kriegsausbruch auf feindlichen Schiffen befunden haben, nach Eröffnung der Feindseligkeiten auf neutrale Schiffe umgeladen werden, um so den Folgen des Seebeuterechtes zu entgehen, so wird dies von der englischen Praxis nicht anerkannt, und die Ladung trotzdem beschlagnahmt. Obschon der Art. 2 in erster Linie zum Schutze des neutralen Handels aufgestellt worden ist, so ist doch auch ein Angehöriger des feindlichen Staates klageberechtigt, wenn ihm gehörende Waren, die nicht Konterbandeartikel sind, auf neutralen Schiffen beschlagnahmt worden sind.

Es bleibt noch die Frage, ob Art. 2 feindliches Staatsgut deckt oder nicht. Dies hat Anlass zu Meinungsverschiedenheiten gegeben. Während Schramm, 128; Wehberg, 176; Martens, III, 355; Rivier, II, 429 u.a. dies verneinen und das feindliche Staatsgut auch auf neutralen Schiffen als dem Wegnehmerechte unterworfen bezeichnen, haben sich Oppenheim, 250, und Diena, 112, gegen diese Einschränkung verwahrt und auf die Immunität auch des feindlichen Staatsgutes geschlossen, wenn es sich unter neutraler Flagge befinde. Die Ansicht der ersten Gruppe, die heute in der Praxis den Sieg davongetragen hat, stützt sich namentlich auf die Erwägung, dass Art. 2 nur beabsichtigt habe, das Eigentum feindlicher Privater von den Härten des Seekrieges zu befreien. Ihr

Eigentum, sagen diese Theoretiker, sei eines grösseren Schutzes bedürftig, da sie als Private dem Kriege fremd seien, Oppenheim und Diena weisen dagegen darauf hin, dass Art. 2 namentlich zum Schutze des neutralen Handels gegen fremde Eingriffe aufgestellt worden sei und dass er deshalb keinen Unterschied zwischen feindlichem Privatgute und feindlichem Staatsgute mache, sondern von „Marchandise ennemie" überhaupt spreche. Anzilotti hat eine dritte vermittelnde Theorie aufgestellt, die aber nicht von praktischer Bedeutung ist (RGDIP 1914, 283). Im wesentlichen erklärt auch er, dass Art. 2 nicht auf feindliches Staatsgut anwendbar sei. Was auf neutralen Schiffen konfiszierbar sei, behauptet er, sei nicht das Eigentum des feindlichen Staates an und für sich, sondern nur in dem Masse, als es im Landkriege zu Lande konfiszierbar wäre. Diese Auslegung ist doch etwas weit hergeholt, wenn man bedenkt, wie verschieden die Grundsätze des Krieges zu Lande von denen des Seekrieges sind. Es besteht also keine Einigkeit unter den Theoretikern; selbst in ganz modernen Werken ist die Sache nicht endgültig entschieden. Bonfils-Fauchille, 818, sagt allerdings, die ersterwähnte Ansicht sei vielleicht vorzuziehen; aber er scheint Bedenken zu haben.

Die Prisengerichte dagegen haben sich alle auf den Standpunkt gestellt, dass dem feindlichen Staatsgute auch unter neutraler Flagge kein Schutz zukomme. So hat das italienische Prisengericht 1912 türkisches Staatseigentum auf neutralen Schiffen regelmässig weggenommen (Oppenheim, 250; Hall, 759; Bonfils-Fauchille, 818). Wie Herr Seripolos, Mitglied des griechischen Prisenhofes von 1913, erklärte, indem er auf die Werke von Rivier und Schramm hinwies, stützten sich auch die griechischen Richter auf diese Ansicht bei der Verurteilung fremden Staatsgutes (Seferiades, 21–23).

Wir müssen daher feststellen, dass einstweilen die neutrale Flagge das feindliche Staatseigentum nicht zu schützen vermag. Die Gerichte betrachten es stets als Konterbande und beschlagnahmen es demgemäss. Daneben kommt natürlich noch in Betracht, dass der feindliche Staat vor den Gerichten des Wegnehmers nicht als klagende Partei auftreten kann, wie das feindliche Private tun können.

2. Artikel 2 der Pariser Deklaration in der Praxis nach 1914

Im Weltkriege wurde die Pariser Deklaration von den Kriegführenden nur in sehr beschränktem Masse befolgt, obschon sich beide Parteien gegenseitig die Schuld an diesem Rechtsbruche zuschoben. Im deutschen Memorandum vom 4. Februar 1915 wurde in Anbetracht der Ausdehnung der Konterbandelisten durch die Ententemächte und der Handelssperre, welche dieselben gegen Deutschland eingeleitet hatten, ein grosser Teil der offenen See als Kriegszone erklärt, mit der Warnung an die Neutralen, dass ihre Schiffe nur auf eigene Verantwortung die erwähnten Gewässer befahren könnten. Obschon sich die deutsche Regierung zur Pflicht machte, neutrale Schiffe von den Sanktionen (d.h. von der Torpedierung) möglichst auszunehmen, so wies sie doch auf die Gefahr hin, die ihnen in dieser Zone drohe. Mit dieser Erklärung hatte Deutschland auch den Art. 2 umgangen. Die U.S.A. protestierten dagegen am 10. Februar 1915, indem sie auf diese Verletzung der Rechte der Neutralen hinwiesen, erhielten aber von Deutschland eine abschlägige Entgegnung (RGDIP 1916, doc. 52, 55 und 57).

In Anbetracht der dadurch geschaffenen Lage erklärten auch England und Frankreich, dass sie gezwungen seien, Repressalien zu ergreifen; dies geschah durch die "Reprisals Order in Council" vom 11. März 1915 und durch das französische Dekret vom 13. d. Mts. Gemäss diesen neuen Verordnungen sollte auch an Bord neutraler Schiffe deutsches Eigentum aufgetrieben und weggenommen werden. Diese Verletzung der Pariser Deklaration veranlasste die U.S.A. zu einer Protestnote an die britische Regierung. Sir Edward Grey gab in seiner Antwort vom 23. Juli 1915 die Rechtmässigkeit des amerikanischen Standpunktes zu; und, da es nicht die Absicht der Ententemächte sei, die Deklaration zu verletzen, verzichtete er im Namen Englands auf die Anwendung des bestrittenen Artikels 1 der Order in Council (Bonfils-Fauchille, 826, und Pchédécki, 179).

Die weiteren Ordnungen, Dekrete usw. sollen nicht alle

erwähnt werden; die kriegführenden Mächte wichen immer weiter vom Geiste wie vom Buchstaben der Pariser Deklaration ab, und für den neutralen Handel gestalteten sich die Verhältnisse immer schwieriger. Dass die Pariser Deklaration aber von allen Seiten als eine zu Recht bestehende internationale Vereinbarung anerkannt ist, beweisen drei wichtige Tatsachen, die u.E. in den wenigen neuzeitlich erschienenen Werken nicht genügend gewürdigt worden sind: 1. Die Neutralen im Weltkriege, namentlich die Niederlande und Amerika, haben nie aufgehört, gegen diesen Eingriff in ihre Rechte zu protestieren. Ferner haben die U.S.A., als sie kriegführend wurden, die beiden Art. 2 und 3 der Pariser Deklaration in ihre Marine-Instruktionen aufgenommen (Bonfils-Fauchille 830/31). 2. In ihren Antworten auf die Proteste der neutralen Mächte haben sich die kriegführenden Staaten niemals auf ihr gutes Recht berufen, die Bestimmungen der Deklaration zu verletzen. Sie haben sich jeweils mit der Behauptung entschuldigt, dass das Verhalten des Gegners sie zwänge, Repressalien zu ergreifen. Ihre Verordnungen und Dekrete dürfen deshalb nur in Zusammenhang mit diesem grundlegenden Verhalten der Gegenpartei berücksichtigt werden, da sie, losgelöst von denselben, unrechtmässig wären. 3. Mérignhac und Lémonon, II, 448, behaupten: «Les Gouvernements alliés ont, au cours de la guerre, respecté cette règle traditionnelle.» Deshalb nämlich, weil die auf neutrale Schiffe verladenen feindlichen Waren nicht konfisziert, sondern nur in die Häfen des Wegnehmestaates und nach Kriegsende den Interessenten zurückgegeben worden seien. Auf Seite 9 seines Buches "The Triumph of Unarmed Forces" gibt dagegen Contre-Admiral Consett seiner Befriedigung über die Ausserkraftsetzung des Art. 2 durch die Reprisals Order in Council Ausdruck. England, sagt er sehr zutreffend, sei schon am 11. März 1915 dazu geführt worden, "to renounce its (d.h. die Pariser Deklaration) provisions completely in principle, though not in law". Aus dem englisch-amerikanischen Notenwechsel u.a. von Consett, 30 ff., erwähnten Dokumenten geht übrigens hervor, dass diese Reprisals Order in Council auch von englischen Juristen teilweise als widerrechtlich betrachtet

wurde. Vgl. die Ausführungen in Behandlung der neutralen Eigenschaft im Blockaderechte.

Von grösserer Bedeutung für die Neutralen ist aber die Einstellung der ehemaligen Kriegführenden zur Pariser Deklaration im allgemeinen. Sie haben niemals daran gedacht, von deren Bestimmungen zurückzutreten; und wenn sie ihnen praktisch auch nicht stets nachgelebt haben, so sind sie doch nicht grundsätzlich von ihr abgewichen. Die Neutralen hätten mehr erreicht und sich vielleicht besser um ihr gutes Recht wehren können, wenn sie zusammen vorgegangen wären.

KAPITEL II

Abgrenzung des neutralen Charakters der Ladung

Einleitung. Art. 3 der Pariser Deklaration befreit die neutrale Ware auf feindlichen Schiffen von der Wegnahme. Dieser Artikel wird heute auch von den Staaten anerkannt, die die Pariser Deklaration ursprünglich nicht unterzeichnet hatten. Auch im Weltkriege ist er von den Prisenhöfen stets als zu Recht bestehend betrachtet worden, obschon die einzelnen der kriegführenden Staaten Bestimmungen enthielten, die ihm zuwiderliefen. Sie beruhen aber nicht auf irgendeinem Rechtsgedanken, sondern entstammen der Absicht der betreffenden Staaten, Repressalien zu ergreifen gegen offensichtliche oder vermeintliche Rechtsverletzungen des Gegners. Gemäss Art. 3 der Pariser Deklaration sagt der Generalbericht der Londoner Seekriegskonferenz, dass eine Nachforschung über Neutralität oder Feindlichkeit der Ladung überhaupt nur dann in Frage komme, wenn sich dieselbe an Bord eines feindlichen Schiffes befinde. Nach Art. 2 Pariser Deklaration hat der Wegnehmer die Ladung neutraler Schiffe freizugeben, ob sie feindlich oder neutral sein möge. Alles dies unter der Voraussetzung, dass es sich nicht um Konterbandeartikel handle, und dass das weggenommene Schiff keinen Blockadebruch begangen habe (Wehberg, 174).

Abgrenzung des Begriffes „Ladung“. Es stellt sich deshalb bei feindlichen Handelsschiffen zuerst die Frage, was denn unter den Begriff der Ladung fällt. Die Ladung (marchandise) ist stets Ware, res in commercio, nach den Regeln des Sachenrechtes übertragbar. Das wesentliche dabei ist, dass sie auf dem Schiffe verfrachtet wird. Im Prinzip wird sie zu Anfang der Fahrt verladen und am Bestimmungshafen ausgeschifft. Ihr Verbleiben auf dem Schiffe ist an eine Zeit gebunden. Daraus folgt, dass Gegenstände, die dauernd mit dem Fahrzeuge verbunden sind, die einen Bestandteil desselben bilden oder die gar physisch am Schiffe befestigt sind, nicht unter den Begriff der Ladung fallen. Dies gilt auch dann, wenn derartige Gegenstände nicht im Eigentum des Schiffsbesitzers sind, selbst wenn sie gar Neutralen gehören.

Derartige Fälle sind im Laufe des Weltkrieges einige Male zur prisenrechtlichen Beurteilung gekommen. So hat Sir Samuel Evans in seinem Urteile vom 30. September 1914 (Jurisprud. brit. 68) einer amerikanischen Gesellschaft gegenüber erklärt, ein ihr gehörender Signalapparat, der auf einem deutschen Schiffe befestigt gewesen sei, könne nicht als neutrale Ware bezeichnet werden. Der Richter betonte aber ausdrücklich, dass es beim Begriffe „Ware“ nicht nur auf die physische Verbindung des Gegenstandes mit dem Schiffe ankomme, sondern dass man auf die Absicht des Art. 3 abstellen müsse, der den neutralen Seehandel beschützen solle. Gegenstände, die sich ihrer Beschaffenheit nach dauernd auf dem Schiffe befinden, könnten nicht als Teile der Ladung betrachtet werden. So auch Bonfils-Fauchille, 819.

Anders hat der deutsche Prisenhof am 17. Februar 1916 geurteilt (Jurisprudence allemande 74). Eine amerikanische Gesellschaft verlangte eine Entschädigung für die ihr gehörende Kohle, welche sich an Bord des britischen Schiffes „Indrani“ befunden hatte. Es stand fest, dass die betreffende Kohle als Heizkohle des Schiffes verwendet worden war. Das Gericht erklärte, dass es nicht darauf ankomme, ob dieselbe Bestandteil des Schiffes gewesen sei oder nicht, denn es sei durchaus denkbar, dass die einzelnen Bestandteile nicht das Los des Schiffes teilen, sobald es sich nicht um integrierende

Schiffsteile handle. Wenn auch aus anderen Gründen von einer Entschädigung Abstand genommen wurde, so scheint doch die deutsche Praxis in der Abgrenzung der Ladung etwas weiter zu gehen als die englische. Im Gegensatze dazu vgl. eine englische Zirkularnote vom 17. April 1916 (Pchédécki, 192).

Einteilung. Wie bei der Abgrenzung des neutralen Charakters des Schiffes, unterscheiden wir auch bei der Ware zwischen den allgemeinen Regeln, nach denen sich der nationale Charakter bestimmt, und den Regeln betreffend die Übertragung der Ladung in transitu. Im ersten Unterabschnitte, d.h. bei der allgemeinen Charakteristik der neutralen Eigenschaft der Ware, fragen wir uns zuerst, nach was für Merkmalen sich die Nationalität überhaupt richte, ob nach der Person des Eigentümers oder nach dem Staate, in dem sie erzeugt oder fabriziert wird, beziehungsweise, wenn es sich um pflanzliche Stoffe handelt, nach dem Ursprungsorte. Zweitens, wenn wir uns auf den Boden der heute herrschenden Eigentumstheorie stellen, werden wir zu untersuchen haben, ob die Nationalität oder das Domizil des Besitzers ausschlaggebend ist. Drittens fragen wir uns, wie sich die Neutralität bei einer Mehrheit von Eigentümern, bei Korporationen usw. beurteilt. Viertens endlich, inwiefern Konkurse des Käufers, Pfandrechte und Versicherungen die Nationalität der Ladung beeinflussen können. Im zweiten Unterabschnitte behandeln wir den Einfluss des Eigentumswechsels auf den neutralen oder feindlichen Charakter der Ladung; zuerst den Verkauf der Ware in transitu und zweitens die Frage nach dem Eigentümer selbst, d.h. ob das Eigentum dem Absender oder dem Empfänger gehört.

Abschnitt A

Allgemeine Regeln über den neutralen oder feindlichen Charakter der Ladung

Hieher gehören alle Regeln, die dieses Gebiet betreffen, sowohl die zuständigen Artikel der staatlichen Gesetzgebung, wie auch die Praxis der Prisenhöfe und die Versuche inter-

nationaler Verständigungen, wie z.B. Art. 58–60 Londoner Deklaration.

Da die neutrale Ladung auf feindlichen Schiffen nach Art. 3 Pariser Deklaration von der Wegnahme befreit ist, muss sie nach erfolgter Erbeutung durch den Kriegführenden freigegeben werden. Es handelt sich also darum, die Nationalität der auf einem feindlichen Schiffe vorgefundenen Ware zu ermitteln. Die prisengerichtliche Praxis der Seestaaten hat sich aus leicht erklärlichen Gründen von jeher auf den Standpunkt gestellt, dass es dem Neutralen obliege, sein Eigentum, d.h. den neutralen Charakter der Ware zu beweisen. Vgl. französisches Prisenreglement vom 2. Prairial des Jahres XI, Art. 33 (Bonfils-Fauchille, 474 und 480) und mehrere bei Hall, 787, zitierte englische Urteile, die sich über das ganze 19. Jahrhundert erstrecken. Für die italienische Praxis vgl. RGDIP 1914, 255. Der Art. 59 der Londoner Deklaration ist damit ohne Schwierigkeit zustande gekommen, da sich alle an der Konferenz beteiligten Mächte stets zu seinem Prinzip bekannten. Danach besteht also für den Wegnehmer solange eine Vermutung der Feindlichkeit der auf einem feindlichen Schiffe weggenommenen Waren, bis der neutrale Eigentümer sein Eigentum an denselben dargetan hat. Es muss ausdrücklich festgestellt werden, dass nach Art. 58 jeder Staat die neutrale oder feindliche Eigenschaft des Eigentümers nach seinem Rechte bestimmt, wie noch angeführt werden soll. Die Vermutung zugunsten des Wegnehmers findet sich in allen staatlichen Verordnungen (Schramm, 529; Bonfils-Fauchille, 477/78; Jurisprud. ital. LII; RGDIP 1918, doc. 5 und 61). Für den Weltkrieg vgl. ein französisches Urteil im Falle der „Porto" vom 10. November 1914 (Déc. Cons. Prises 16), wo Waren, deren Nationalität nicht ermittelt ist, als gute Prise erklärt werden. Vgl. auch ein Urteil Sir Samuel Evans' im Falle des „Roland" vom 29. März 1915 (Jurisprud. brit. 223 ff.; Hall, 787).

Es ist vielleicht bezeichnend, dass diese Bestimmung nur bei einem Vertreter eines Binnenstaates auf Opposition gestossen ist. Vallotton hat in der RDI 1914, 287 ff., nachgewiesen, dass die Anwendung von Art. 59 gegenüber den

Binnenstaaten ungerecht sei. Er beleuchtet den Standpunkt der Schweiz, die ohne direkten Zugang zum Meere auch keine eigene Seeflagge besitze. Auch wenn die schweizerische Regierung ihren Angehörigen das Recht verleihe, die Schweizerflagge auf ihren Schiffen zu führen, so werde sich dennoch ein grosser Teil des Überseehandels fremder Fahrzeuge bedienen. In grösseren Seekriegen würde es vorkommen, dass sich schweizerische Waren auf Schiffen der kriegführenden Mächte befänden. Wenn nun diese Schiffe weggenommen werden, so ergibt sich für den Neutralen ein grosser materieller Schaden, denn 1. bleiben die Waren solange in fremden Depots liegen, bis der Gegenbeweis erbracht und ihr neutraler Charakter festgestellt ist; 2. ist der Beweis oft schwer und in kostspieligem Verfahren zu erbringen; und 3. ist die Umladung während der Kriegsdauer abermals mit Schwierigkeiten, Verzögerungen und neuen Kosten verbunden.

Dass diese Einwendungen nie von einem Seestaate gemacht worden sind, beweist aber das grosse Interesse, das diese Staaten an Art. 59 haben. Die Anregung Vallottons ist bisher von keiner andern Seite aufgenommen worden. Im Gegenteil: alle neuern prisenrechtlichen Theoretiker erwähnen die bestrittene Präsumption der Feindlichkeit der Ware geradezu als einen von jeher feststehenden, anerkannten Satz des Seebeuterechtes. Vgl. ein Urteil Sir Samuel Evans' in der Jurisprud. brit. 224. Dennoch hat Vallotton u. E. auf einen wunden Punkt des Art. 59 hingewiesen, und die Tatsachen im Weltkriege haben ihm Recht gegeben. Es genügt, die Daten der Wegnahme und des Urteilspruches, die oft Monate auseinanderliegen, zu vergleichen, um einzusehen, welch unerträglicher Zustand sich hierbei für die Neutralen herausstellt. Handelt es sich dabei um wichtige Importartikel, wie Nahrungsmittel oder Rohstoffe, so kann eine derartige Verzögerung die schwersten Folgen haben, abgesehen von den Kosten, die das Gerichtsverfahren den Eigentümern verursacht. Mérignhac und Lémonon, II, 124, behaupten zwar, die verbündeten Mächte hätten sich in der Auslegung des Art. 59 genau an die Londoner Deklaration gehalten, sie übersehen aber, dass dieselben Staaten vielleicht gerade in Anwen-

dung dieser Bestimmung den Neutralen einen grossen Schaden zugefügt haben. Verschärft wurde diese Sachlage namentlich noch dadurch, dass sich die Ententestaaten nicht auf eine einheitliche Abgrenzung der neutralen Eigenschaft des Eigentümers einigten, und dass der Neutralitätsbeweis deshalb ein anderer war, je nachdem die Ware vor einem französischen oder einem englischen Prisenhofe zur Aburteilung kam. Im Interesse sämtlicher neutraler Staaten, namentlich der Binnenstaaten, sollten bei einer späteren Regelung diese Zustände berücksichtigt werden.

1. Merkmale, nach welchen die Nationalität der Ladung beurteilt werden kann (Eigentums- und Boden- oder Erzeugungsprinzip)

a) Ausgangspunkt

Die Ladung ist ihrem Wesen nach Ware, res in commercio, also dem gemeinen Sachenrechte unterworfen. Im Gegensatze zum Schiffe hat sie keine Persönlichkeit, sondern muss durchaus als Sache behandelt werden. Man könnte deshalb meinen, dass die Beurteilung ihrer Nationalität einfacher sei als die des Schiffes. Aber gerade das Gegenteil ist der Fall. Nur auf wenigen Gebieten des Prisenrechtes stehen sich so viele verschiedene Ansichten gegenüber, nur auf wenigen Gebieten finden sich in den staatlichen Gesetzgebungen und in der gerichtlichen Praxis so grosse Gegensätze, die bisher nicht zu überbrücken waren und von denen einige wohl noch lange ungelöst bleiben werden.

Obschon die Ladung niemals als Rechtssubjekt angesehen werden könnte, so hat doch die Staatengruppe, die wir als die maritime bezeichnen, d.h. Grossbritannien, die U.S.A. und Japan, eine Praxis, welche auch die Ware in gewisser Beziehung wie eine Person behandelt. Sie erlauben nämlich dem Prisenrichter, auch wenn das neutrale Eigentum an der Sache bewiesen ist, subsidär nach deren Ursprung und Herkunft zu forschen (Hall, 526); d.h. wie Hall, 535, sagt, auch wenn die Ladung einerseits den feindlichen Charakter ihres Eigentümers annehme, so könne sie andererseits auch ihrem Wesen

nach feindlicher Natur sein. Die Ware habe feindlichen Charakter, wenn sie in Bodenerzeugnissen des feindlichen Landes bestehe, auch wenn Nationalität und Domizil des Eigentümers neutral seien. Bodenerzeugnisse, behauptet er, hingen so sehr mit dem Ursprungslande zusammen, dass der neutrale Besitzer nicht vermöchte, ihnen seinen neutralen Charakter aufzudrücken; man müsse sie vielmehr durchaus als feindlich betrachten (Geffken, 583). Diese Meinung finden wir auch in der Order in Council vom 29. März 1854, wo unter anderem alle aus Russland stammenden Waren der Wegnahme unterworfen wurden. Bekannt ist das amerikanische Urteil vom Jahre 1814, durch welches der einem Dänen gehörende Zucker als gute Prise erklärt wurde, weil er auf einer britischen Insel in Westindien gewachsen war (Hall, 585; Moore, 406–10; Bonfils-Fauchille, 475). Wehberg, 190, und Foignet, 535, drücken sich nicht ganz richtig aus, wenn sie sagen, nach der englischen Auffassung seien die Produkte des feindlichen Bodens nur insofern feindlich, als sie noch dem Besitzer des Grund und Bodens gehören. Die Erzeugnisse des feindlichen Landes sind ihrer Natur nach feindlich, ganz unabhängig vom jeweiligen Eigentümer. Wahrscheinlich haben sie sich von einigen Urteilen verleiten lassen, wo ersteres der Fall war.

Was für Bodenerzeugnisse des feindlichen Landes gilt, das muss auch analog auf die innerhalb der feindlichen Landesgrenzen hergestellten Waren angewendet werden, d.h. auf alles, was im Feindeslande fabriziert oder erzeugt wird, deshalb der Name Boden- oder Erzeugnistheorie. So einleuchtend diese Idee an und für sich sein mag, ist sie doch aus verschiedenen Gründen unsinnig und unhaltbar. Sie tritt deshalb heute hinter dem sogenannten Eigentumsprinzip zurück. Denn 1. ist es juristisch unhaltbar, einer blossen Sache gewissermassen eine Nationalität zu geben; und 2. stellt die subsidiäre Anwendung dieser Theorie den Neutralen gegenüber insofern eine Ungerechtigkeit dar, als sie praktisch auf eine Erschwerung des Neutralitätsbeweises hinausläuft.

b) Regelung durch die Londoner Konferenz (Art. 58 der Londoner Deklaration)

In ihren Denkschriften zur Londoner Konferenz hat von den drei maritimen Staaten nur Japan hervorgehoben, dass die Nationalität der Ladung mit ihrem Ursprunge zusammenhange und nach diesem zu beurteilen sei. Die Konferenz hat aber diesen Standpunkt abgelehnt und sich auf den Boden der kontinentalen Theorie gestellt, die die Nationalität der Ware nach der Eigenschaft einer mit ihr in Beziehung stehenden Person bemisst. In Art. 58 heisst es, dass sich der neutrale oder feindliche Charakter der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Ware nach der neutralen oder feindlichen Eigenschaft ihres Eigentümers bestimmt. Danach erkennen auch die maritimen Staaten, dass sich ihre alte Praxis überlebt hat. Es siegte die kontinentale Theorie, wonach die Ware als Sache das Schicksal des Eigentümers teilen muss (Schramm, 526). Es soll damit aber nicht gesagt sein, dass das Boden- oder Erzeugungsprinzip aus der Praxis verschwunden ist. Da die Londoner Deklaration, die 1914 von den meisten Staaten in Kraft gesetzt worden war, kurze Zeit darauf grosse Abänderungen erfahren hat, ist es nicht erstaunlich, wenn wir in den späteren Verordnungen allerlei Bestimmungen über die Wegnahme von Gegenständen feindlicher Herkunft finden. (Ein Beweis dafür, dass diese Ansicht in England immer noch Vertreter hat, ist die 1917 erschienene Auflage des Werkes von Hall, S. 526 und 535; ebenso Oppenheim, 129.) Allein auch diese Bestimmungen sind in den betreffenden Verordnungen nicht als rechtlich begründet, sondern einfach als Repressalien hingestellt worden.

Es zeigt sich bei der Beratung des Art. 58 ein Gegensatz zwischen der deutschen Ansicht und der der übrigen an der Konferenz der vertretenen Staaten. Deutschland hatte nämlich in Auslegung des Art. 3 der Pariser Deklaration vorgeschlagen, die Ladung möge der Nationalität derjenigen Person folgen, die während der Überfahrt die Gefahr trage. Durch die Einziehung der Ware werde nicht immer der Eigentümer geschädigt, sondern, je nach dem anwendbaren

Landrecht und je nach der Art des abgeschlossenen Geschäftes, ein anderer, der neutral sein könne. Der Gefahrtragende und der Eigentümer seien heute nicht immer identisch. Die französische Delegation wies dagegen nach, dass eben wegen der Verschiedenheit der einzelnen Gesetzgebungen der deutsche Vorschlag unpraktisch sei, und dass nach Art. 3 der Pariser Deklaration das neutrale *Eigentum* auf feindlichen Schiffen von der Wegnahme befreit sei. Die Konferenz schloss sich dieser Ansicht an und erklärte, dass die Ersetzung des Eigentümers durch den Gefahrtragenden eine Abänderung der Pariser Deklaration darstellen würde. Also deutet der Ausdruck „feindliche oder neutrale Ware" gemäss Art. 3 Pariser Deklaration und Art. 58 Londoner Deklaration auf das feindliche oder neutrale *Eigentum* nicht die Gefahr (Schramm, 526–528; Bonfils-Fauchille, 476).

2. Die neutrale Eigenschaft des Eigentümers der Ware (Nationalitäts- und Domizilprinzip)

a) Ausgangspunkt

Nach der heute feststehenden Ansicht, dass die Nationalität der Ware mit der Person des Eigentümers zusammenhänge, wird es sich also vor dem Prisengerichte für den neutralen Kläger darum handeln, seine neutrale Eigenschaft zu beweisen. Wenn ihm dies gelungen ist, und wenn sein neutraler Charakter feststeht, so sind die ihm gehörenden Waren grundsätzlich neutral. Es dreht sich also die Frage nach der Nationalität der Ware im wesentlichen um die Person ihres Eigentümers. Da aber keine international gültigen Regeln betreffend die Nationalität von Personen bestehen, so ist bisher auch keine einschlägige Regelung des neutralen Charakters der Schiffsladung möglich gewesen. Es haben sich in der Beurteilung des nationalen Charakters der Ware zwei verschiedene Theorien herausgeschält, zwei Schulen, von denen jede durch eine Anzahl von Staaten vertreten wird. Die eine, wir können sie wiederum die kontinentale nennen, da sie von Frankreich, Deutschland, Italien und Russland vertreten

wird, lässt die Ware der *Nationalität* ihres Eigentümers folgen; die andere, maritime, der ausser den grossen Seestaaten auch Spanien und die Niederlande angehören, stellt auf das *Domizil* des Eigentümers ab. Man spricht deshalb vom Nationalitäts- und vom Domizilsprinzip.

Die Gegensätze auf diesem Gebiete sind schärfer als zwischen der Eigentums- und der Flaggentheorie beim Schiffe; denn während dort die maritime Staatengruppe die beiden Systeme miteinander verband, stehen wir hier einer grundlegenden Meinungsverschiedenheit im Neutralitätsbegriffe überhaupt gegenüber. Im Gegensatze zu dem früher über die Eigentums- und Flaggentheorie Gesagten gehen hier die beiden Gruppen von derselben Erwägung aus: vom Bestreben, dem feindlichen Handel möglichst zu schaden und die Hilfsquellen des feindlichen Staates möglichst zu unterbinden. Es handelt sich also mehr um eine Verschiedenheit in der Art und Weise, wie dieses Ziel zu erreichen ist, und, da die Interessen der verschiedenen Staaten hierin naturgemäss nicht dieselben sind, ist eine endgültige Regelung bisher noch gar nicht möglich gewesen; wenn auch im Weltkriege Verbindungen der beiden Systeme vorgekommen sind.

b) Das Nationalitätsprinzip

Im internationalen Privatrechte ist es üblich, die Staatszugehörigkeit einer Person als ausschlaggebend für deren Neutralität oder Feindlichkeit anzusehen. Diese Ansicht findet sich auch in Art. 16 des II. Haager Abkommens, wo die Angehörigen eines neutralen Staates unbeschadet ihres Domizils als Neutrale bezeichnet werden; ebenso in den Abkommen von 1902 und 1904 (Schramm, 126; Ullmann, 47). Übrigens wird zum Teil auch von Gegnern der Theorie zugegeben, dass der Beweis der Nationalität leichter sei, als der des Domizils. Beim Domizil stösst man zudem noch auf die Schwierigkeit, dass eine und dieselbe Person nicht immer am Orte ihres kommerziellen Domizils wohnt (Wehberg, 191; Foignet, 535). Die juristische Klarheit und die augenfällige Einfachheit des Nationalitätsprinzips haben ihm unter den

Theoretikern des Prisenrechtes viele Befürworter verschafft, von denen Schramm und Ullmann in jüngerer Zeit die bedeutendsten waren. Mit dem Zwecke des Prisenrechtes den feindlichen Handel zu treffen, steht aber das Domizilprinzip besser im Einklange, wie wir nachweisen werden.

c) Das Domizilprinzip

Nach dem Domizilprinzip wird derjenige als feindlich angesehen, der im Feindeslande domiziliert ist; und zwar versteht man unter „Domizil" das kommerzielle Domizil. Es handelt sich also nicht um den Wohnsitz, sondern um die Geschäftsniederlassung des Eigentümers der Ware.

Die Vertreter dieser Ansicht gehen alle von der Erwägung aus, dass eine Privatperson oder eine Firma, gleichgültig welcher Nationalität sie sein möge, durch Niederlassung oder Domizil im Feindeslande sich diesem gewissermassen assimiliere. Derjenige, der sich in einem fremden Lande niedergelassen hat und der dort Handel treibt, fügt sich damit in den fremden Staatskörper ein. Durch seine Tätigkeit nimmt er am wirtschaftlichen Leben des betreffenden Staates teil, er bezahlt Steuern und ist in mancherlei Beziehung der Staatshoheit seines Wohnsitzstaates unterworfen. Wird dieser in einen Krieg verwickelt, so kann er zu allerlei direkten und indirekten Dienstleistungen herangezogen werden, und sein gesamtes Hab und Gut dient dem betreffenden Staate in demselben Masse wie das der Staatsangehörigen. Deshalb ist es nach dieser Auffassung ganz folgerichtig, wenn er in bezug auf sein Eigentum gleich behandelt wird wie die Staatsangehörigen seines Domizilstaates. Sein Eigentum unterliegt, wenn es auf feindliche Schiffe verladen wird, genau denselben Gefahren, und es ist ebenso sehr als feindlich anzusehen wie das der feindlichen Untertanen (Schramm, 124 ff.; Wehberg, 190–92; Ullmann, 47; Geffken, 582; Bonfils-Fauchille, 474; Moore, 424 ff.; Oppenheim, 116 ff. und 128 ff.; Hall, 525 ff.).

In logischer Folgerung betrachten die Staaten, welche dem Domizilprinzip folgen, das Eigentum der im Feindeslande domizilierten neutralen Staatsangehörigen als feindlich. Ja,

sogar dazu kommt es, dass ein Kriegführender seine eigenen Staatsangehörigen, insofern als sie in Feindesland domiziliert sind, seebeuterechtlich als Feinde behandelt und ihr Eigentum der Wegnahme unterstellt. Dagegen werden feindliche Staatsangehörige, wenn sie im neutralen Auslande oder im eigenen Lande domiziliert sind, und wenn sie keine Geschäftsniederlassung in ihrem Heimatstaate haben, als Neutrale behandelt und ihr Eigentum darf deshalb nicht weggenommen werden (Schramm, 124; Wehberg, 190; Ullmann, 47; Oppenheim, 129; Hall, 526). Ullmann erwähnt diese Tatsache in seiner Kritik des Domizilprinzips und nennt es eine Absurdität, dass der Beutestaat in Befolgung dieses Grundsatzes in den Fall kommen könne, Waren seiner eigenen Staatsangehörigen wegzunehmen, während das Eigentum der feindlichen Nationalen frei ausgeht, insofern dieselben ihr Domizil im neutralen Auslande nachweisen können. Aus den angeführten Gründen scheint aber diese Konsequenz doch nicht so absurd zu sein, da kein Staat ein Interesse daran hat, das Eigentum von Angehörigen zu schützen, das im Dienste des Feindes steht. Auch hat er kein Interesse, feindliche Privatpersonen zu schädigen, lediglich weil sie die feindliche Staatsangehörigkeit haben; das Ziel des Seebeuterechtes ist zweifellos die Schädigung des feindlichen Handels, der ein Hauptfaktor der feindlichen Prosperität überhaupt bildet. Andere Ziele darf der Wegnehmestaat damit gar nicht verfolgen. Auf jeden Fall ist diese Folge des Seebeuterechtes bedeutend verständlicher und gerechter als der Vorschlag Wehbergs, 192, in Verteidigung des Domizilprinzips. Er will zwar das Eigentum der in Feindesland domizilierten eigenen Staatsangehörigen, nicht aber das der Angehörigen neutraler Staaten von den Folgen des Prisenrechtes befreien. Das Ergebnis wäre ungerecht gegenüber den Neutralen, die Anspruch darauf erheben können, mindestens ebenso gut wie die Nationalen des Kriegführenden behandelt zu werden. Die Weiterbildung dieses Rechtes erfolgte übrigens nicht in den von Wehberg vorgeschlagenen Bahnen.

d) Die beiden Theorien auf der Londoner Konferenz

An der Londoner Konferenz traten die drei Staaten der maritimen Gruppe, Grossbritannien, die U.S.A. und Japan, für das Domizilprinzip ein; von den kontinentalen Mächten schlossen sich ihnen die Niederlande und Spanien an. Dagegen erhoben die fünf europäischen Grossmächte ihre Stimme zugunsten des Nationalitätsprinzips. Die deutsche Abordnung legte der Konferenz am 26. Dezember 1908 ein Denkschreiben vor, welches die Argumente für die kontinentale Theorie zwar nicht mehr gründlich, aber dafür sehr ausführlich zusammenfasst. Auf einige Punkte desselben soll näher eingetreten werden:

1. Hob die deutsche Denkschrift hervor, dass es der Logik entspreche, die Ware nach denselben Grundsätzen zu behandeln wie das Schiff. Obschon man beim Schiffe (Art. 57) die Flagge als massgebend erklärt habe für dessen neutralen oder feindlichen Charakter, so müsse man doch nicht vergessen, dass in den meisten Seestaaten das Recht zum Führen der Nationalflagge an den vollständigen oder teilweisen Besitz durch Nationale gebunden sei. Also müsse man auch beim Eigentümer der Ware das Kriterium der Nationalität anwenden (Wehberg, 191; Schramm, 126).

Diese Argumentation steht in Widerspruch mit den von Deutschland auch an der Londoner Konferenz vertretenen Ansicht, dass Schiff und Ladung, wegen ihrer verschiedenen Rechtsnatur, *nicht* gleich zu behandeln seien. Man kann der deutschen Abordnung deshalb mit Recht ihre Inkonsequenz vorwerfen (Wehberg, 191). Abgesehen davon leidet ihre Behauptung auch an einer materiellen Schwäche. Es ist durchaus nicht richtig, dass fast alle Staaten das Recht auf ihre Flagge an die Bedingung knüpfen, dass das Schiff Eigentum von Staatsangehörigen sei, wie wir nachgewiesen haben.

2. Hat die deutsche Abordnung auf die juristische Seite der Frage hingewiesen, dass nämlich sowohl in den Haager Abkommen von 1902 und 1904 wie auch in Art. 16 des Abkommens von 1907 diejenigen Privatpersonen als Neutrale bezeichnet werden, die eine neutrale Staatsangehörigkeit haben.

Es wäre, meint die deutsche Denkschrift, ein Widersinn, wenn man im Seekriege eine andere Definition der Neutralität geben würde als im Landkriege (Wehberg, 191; Schramm, 126; Ullmann, 47; Foignet, 535).

Der Hinweis auf die rein juristische Seite der Frage hat u.E. manche Vorteile. Es hat tatsächlich etwas Störendes, dass gewisse Privatpersonen einerseits als Neutrale respektiert werden sollen, und dass ihr Eigentum andererseits zur See dennoch als feindliches zu betrachten ist. Auch Bonfils-Fauchille hat auf die juristische Klarheit des kontinentalen Systems hingewiesen. Wehberg hat hier auch, 191, eine Einwendung gemacht: Die Regeln des Landkrieges sind von denen des Seekrieges verschieden. Das ganze Seebeuterecht hat auf dem Gebiete der Feindseligkeiten zu Lande kein Gegenstück. Diese Sonderstellung des Seebeuterechtes führt dazu, dass in seinem Bereiche Rechtsnormen zur Anwendung kommen, die verschieden sind von den Regeln des Landkrieges. Also ist es nicht verwunderlich, wenn die neutrale Eigenschaft von Privatpersonen darin anders bemessen wird als beispielsweise in Art. 16 des Abkommens von 1907. Das Seebeuterecht richtet sich gegen den gesamten gegnerischen Seehandel und es ist logisch, dasjenige Prinzip anzuwenden, das seinem Zwecke am besten entspricht.

3. Wird in der Denkschrift darauf hingewiesen, dass sich bei der Anwendung des Domizilprinzips praktische Schwierigkeiten ergeben, da jeder Staat seinen eigenen Domizilbegriff habe, und dass es einem Schiffskommandanten schwer falle, die Umstände des Aufenthaltes an einem Orte, die Dauer desselben und die Absichten der betreffenden Person zu prüfen (Schramm, 124; Foignet, 535).

Dies wird auch von Wehberg, 191, anerkannt. Er fragt sich aber, ob es für das Prisengericht nicht ebenso schwer ist, die Nationalität einer Person oder einer Firma, als ihr Domizil festzustellen. Dies ist auch die Ansicht von Liepmann (vgl. Wehberg, 191).

4. Ist im deutschen Vorschlage noch eine Folge des strenge durchgeführten Domizilprinzips hervorgehoben, welche dessen Unhaltbarkeit dartun soll: Ein kriegführender Staat

käme dazu, nicht nur das Eigentum neutraler Privatpersonen wegzunehmen, sondern auch dasjenige seiner Untertanen. Er käme vielleicht in den Fall, das Eigentum von Staatsangehörigen anzugreifen, die im Heere für ihr Vaterland kämpften. Es stehe dies aber im unvereinbarten Gegensatze zu der heutigen Rechtsauffassung über das Verhältnis des Staates zu seinen Angehörigen und durchkreuze das ganze System der nationalen Verteidigung. Es müsse ferner einem Staate das Recht abgesprochen werden, für seine Untertanen eine Ausnahme zu machen, und er könne sie in diesem Falle nicht besser behandeln als die Neutralen. Der Kriegführende habe also nur die Wahl, entweder die Waren seiner eigenen Angehörigen wegzunehmen, oder aber sich auf das Einziehen des Eigentums der im Feindeslande selbst domizilierten feindlichen Staatsangehörigen zu beschränken (Schramm, 126/27; Ullmann, 47).

Wehberg hat demgegenüber, S. 191, hervorgehoben, dass dies nicht so sehr eine Folge des strengen Domizilprinzips wie des Seebeuterechtes überhaupt sei. Die Verquickung der Weltwirtschaft bringe es mit sich, dass heutzutage nicht nur feindliche oder neutrale, sondern auch eigene Staatsangehörige vom Rechte der Wegnahme betroffen würden, insofern sie durch ihre Tätigkeit an der kommerziellen Entwicklung des Gegners beteiligt seien, während es anderseits oft ganz belanglos sei für die Kriegführenden, die im neutralen Lande domizilierten feindlichen Staatsangehörigen durch Wegnahme ihres Eigentums zu schädigen. Man kann sich die Situation am besten durch ein Beispiel vergegenwärtigen: In einem Kriege, z. B. zwischen England und Deutschland, hat England ein grösseres Interesse daran, das Eigentum eines in Deutschland domizilierten englischen Kaufmanns wegzunehmen als das eines deutschen in Peru, der gar keine Handelsbeziehungen mit Deutschland hat und so für den Zweck des Seebeuterechtes gar nicht in Betracht kommt (vgl. den bei Hall, 528, erwähnten Fall der „Polzeath" aus dem Jahre 1916). Übrigens ist dieser unter Ziffer 4 erwähnte Fall heute deshalb belanglos, weil die Kriegführenden gleich nach Kriegsausbruch das in ihren Grenzen befindliche Privateigentum

sequestrierten. Die Firmen, die unter diesen Bedingungen ihre Geschäfte dennoch weiterführten, durften wohl als feindliche betrachtet werden, auch wenn ihre offiziellen Inhaber Staatsangehörige des Wegnehmestaates waren.

e) Kritik des deutschen Standpunktes

Die deutsche Abordnung an der Londoner Konferenz hat aber u. E. einen sehr wichtigen Punkt ausser acht gelassen; sie hat zwar auf alle juristischen und praktischen Folgen des strenge beobachteten Domizilprinzips hingewiesen, ohne aber diese Anwendungsform des Seebeuterechtes mit Zweck und Wesen desselben zu vergleichen. Der Zweck des Seebeuterechtes ist aber nicht, möglichst viele feindliche Staatsangehörige finanziell zu schädigen, sondern den Seehandel des feindlichen Staates tunlichst zu unterbinden, den Feind auf diese Weise in seiner ökonomischen Stellung anzugreifen und ihm die Mittel zur Fortführung des Krieges zu entziehen. Diese an und für sich harte Waffe in der Hand des Kriegführenden soll nicht den Privaten, sondern die Gesamtheit treffen, die feindliche „communitas", den feindlichen Staat und alles, was mit dessen Machtstellung zusammenhängt. Die Charakteristik der neutralen Eigenschaft des Einzelnen muss vom Gesichtspunkte der ganzen Einrichtung überhaupt betrachtet werden. Wie das Seebeuterecht im Gebiete des Landkrieges keine Parallele hat, so darf man auch nicht ohne weiteres die dort geltenden Rechtsnormen auf das Seebeuterecht übertragen. Wenn in Art. 16 des Abkommens von 1907 im Landkriege die neutrale Eigenschaft von Personen nach deren Staatszugehörigkeit beurteilt wird, so ist es nicht gesagt, dass im Seebeuterechte dieselben Grundsätze für die Neutralität anzuwenden seien. Wir müssen im Gegenteil nach der Unterscheidung von Neutralität und Feindlichkeit forschen, die dem Zwecke des Prisenrechtes entspricht.

Es handelt sich also im wesentlichen um die Frage: Wie kann der Kriegführende den Zweck des Seebeuterechtes am ehesten erreichen, wenn die Neutralität der auf einem feindlichen Schiffe vorgefundenen Ladung festgestellt werden soll?

Glaubt er den feindlichen Seehandel empfindlicher zu treffen, wenn er den Angehörigen des Feindeslandes, gleichgültig wo sie wohnen, den Überseehandel verunmöglicht? oder ist es bedeutsamer für seine Zwecke, allen im feindlichen Staate Domizilierten, also auch den Neutralen und ev. den eigenen Staatsangehörigen, den Überseehandel zu unterbinden? Er will die Gesamtheit treffen, nicht den Einzelnen; also fragt es sich nur, welche Gesamtheit er denn treffen will, ob alle durch die Bande der Staatsangehörigkeit mit einem Lande Verbundenen, oder alle die, welche innerhalb seiner Grenzen leben und mit ihrer Tätigkeit zu seiner Prosperität beitragen. Die Antwort ist nicht schwierig. Folgerichtig muss man zur Anwendung des Domizilprinzips gelangen; das haben sogar Gegner der Theorie zugegeben (Foignet, 535). Denn wer sich in einem fremden Lande niederlässt, um dort Handel zu treiben, nimmt Teil an den Wechselfällen seiner neuen Heimat, wie wir bereits ausgeführt haben. Im Kriege hat ein Staat dasselbe Interesse, den Überseehandel der im Feindeslande Domizilierten zu unterbinden, wie den der feindlichen Staatsangehörigen. Die Anwendung des Nationalitätsprinzips dagegen würde die Wirkungen des Seebeuterechtes auf eine Gruppe von Personen ausdehnen, deren Arbeitsleistung für das Ziel dieses Rechtes gar nicht in Betracht kommt. Anstatt den feindlichen Seehandel zu treffen, würde es nur feindliche Staatsangehörige schädigen (Wehberg, 192).

Ullmanns Haupteinwand gegen das Domizilprinzip trifft nur eine Ausnahme und bestätigt die Regel. Er sagt Seite 47, der feindliche Handel und der neutrale Handel in Feindesland seien verschieden; letzterer bilde ein Element der Wohlfahrt für sein Heimatland, das durch die Erweiterung des internationalen Handels seiner Angehörigen seine wirtschaftliche und politische Stellung verbessere. Die Örtlichkeit, wo dieser Handel sich vollziehe, sei gleichgültig; das Domizil lasse nicht immer auf den Staat schliessen, dem die Erfolge in letzter Linie zugute kämen. Das ist durchaus richtig und wird in allen Gesetzgebungen, die das Domizilprinzip anerkennen, gewürdigt. Es gibt Fälle, wo der Zusammenhang mit dem Wohnsitzstaate ein so geringer und vorübergehender ist, dass

der Kriegführende nicht umhin kann, das Eigentum der im neutralen Auslande Domizilierten dennoch als feindlich anzusehen, wenn die Eigentümer feindliche Staatsangehörige sind. Das ist namentlich dann der Fall, wenn die Betreffenden in einem Lande domiziliert sind, wo sie die Rechte der Exterritorialität geniessen, so dass sie ihre politische und wirtschaftliche Verbindung mit dem Heimatstaate, unter dessen Hoheit sie stehen, nicht aufgegeben haben. Die rechtliche Stellung z.B. eines Engländers in China ist ähnlicher der eines Engländers in einer britischen Kronkolonie, als seiner Stellung in einem andern europäischen Staate. Auch in volkswirtschaftlicher Beziehung kommt seine Tätigkeit hauptsächlich seinem Heimatstaate zugute. Das ist in einigen englischen Urteilen hervorgehoben worden. Es ist dies namentlich deshalb der Fall, da die in jenen Ländern ansässigen Kaufleute erfahrungsgemäss nach einigen Jahren nach Europa zurückkehren. Ihr Kapital bereichert also letzten Endes den Heimatstaat. Die britische Rechtsprechung hat deshalb stets eine Ausnahme für feindliche Staatsangehörige gemacht, die sich in einem orientalischen oder fern-östlichen Lande niedergelassen haben. Im Weltkriege sind eine ganze Reihe derartiger Fälle zur Aburteilung vor den englischen Prisenrichter gekommen (vgl. die Fälle der „Derfflinger", „Lützow", „Koerber" und „Eumaeus" in der Jurisprud. brit. 182, 298 und 437). Es handelte sich dabei stets um das Eigentum deutscher Staatsangehöriger in China, die sich auf das britische Domizilprinzip beriefen, um die Herausgabe ihres weggenommenen Besitzes zu erlangen. Der englische Richter wies ihre Klagen aber mit dem Einwande ab, dass es sich hier nicht um ein Domizil im prisenrechtlichen Sinne handle. Vgl. auch Hall, Seite 528, diese Urteile erwähnt, und Oppenheim, 129, N. 1.

Nach britischer und amerikanischer Praxis wird das Eigentum eines neutralen Staatsangehörigen dann wieder als neutral angesehen, wenn derselbe gleich nach Beginn der Feindseligkeiten Anstalten trifft, sein feindliches Domizil aufzugeben. Dies gilt aber nur für den Fall, dass er sein Domizil sine animo revertendi aufgegeben hat; ein Beweis für diese

Absicht ist Wohnsitznahme im Heimatstaate oder in einem neutralen Lande (Hall, 530). Umgekehrt, wenn ein feindlicher Staatsangehöriger nach Beginn der Feindseligkeiten seinen Wohnsitz im neutralen Gebiete aufgibt, so gilt er wieder als feindlich, auch wenn er sich noch nicht fest niedergelassen hat in seinem Heimatstaate. Ein derartiger Fall ist am 25. Oktober 1915 vor den englischen Prisenrichter gekommen. Ein Deutscher, namens Hochschild, ehemaliger Inhaber eines Handelshauses in Chile, hatte sein neutrales chilenisches Domizil aufgegeben und war nach Europa zurückgekehrt. Er hatte sich nirgends fest niedergelassen, sondern lebte damals in Zürich, also in einem anderen neutralen Staate. Sir Samuel Evans entschied aber, da er kein neutrales Domizil nachweisen könne, komme ihm vom Standpunkte des englischen Rechtes die neutrale Eigenschaft nicht zu. Vgl. „Flamengo" und „Orduna" in der Jurisprud. brit. 389 ff., und Oppenheim, 129. Ähnliche Erwägungen finden sich im Urteile des britischen Prisenhofes von Alexandrien in Sachen der „Rostock" (18. Juni 1915), wo der Richter erklärt, man dürfe in prisenrechtlichem Sinne von „commercial domicile" nur dann sprechen, wenn die Absicht längeren Verbleibens an einem Orte nachweisbar sei (Jurisprud. brit. 281).

Was die politischen Sympathien des betreffenden Eigentümers anbelangt, so sind sie für den Prisenrichter nicht erheblich. Er hat nur darauf abzustellen, ob das Domizil desselben für oder gegen seine neutrale Eigenschaft spricht.

f) Regelung der Londoner Deklaration

An der Londoner Konferenz kam eine Einigung zwischen den beiden Mächtegruppen nicht zustande. Österreich-Ungarn hatte zwar durch seine Abordnung einen durchaus annehmbaren Vermittlungsvorschlag vorlegen lassen, nach dessen Bestimmungen das Nationalitätsprinzip für Privatpersonen und Privatfirmen Anwendung finden sollte, mit subsidiärer Geltung des Domizilprinzips in Fällen, wo keine oder mehr als eine Staatsangehörigkeit erweisbar wäre; so z. B. bei Aktiengesellschaften, wo das Domizil für die Neu-

tralität schlüssig sein sollte (Schramm, 127; Ullmann, 48). Das hätte zwar noch zu grösseren gerichtlichen Schwierigkeiten geführt, wäre aber eine ganz angängige Lösung der Streitfrage gewesen. Auf jeden Fall wäre sie der durch Art. 58 geschaffenen, unsicherern Lage bedeutend vorzuziehen gewesen. Die Interessengegensätze waren aber damals zu gross, als dass man sie hätte überbrücken können. Es ist unnötig, darauf hinzuweisen, dass die Stellung der einzelnen Mächte ihren Interessen, Bestrebungen und Absichten im Seekriege entsprachen.

Die kontinentale Gruppe, d.h. die fünf damaligen kontinentalen Grossmächte, Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Russland und Italien, hielten mit grosser Zähigkeit zum Nationalitätsprinzip, weil ihre Marinen verhältnismässig klein waren im Vergleich zu ihren Handelsflotten. Als Kriegführende kamen ihre Seestreitkräfte kaum in den Fall, z.B. England zu blockieren oder auch nur dessen Handelsschiffe im grösseren Umfange zu erbeuten und die darauf befindliche feindliche Ladung zur Aburteilung in ihre Häfen zu führen. Ihr Ziel im Seekriege wird sein, möglichst viele englische Kaufleute durch Wegnahme ihrer Ware zu schädigen, um den englischen Handel zu lähmen und Grossbritannien in seinem wichtigsten Lebensnerv zu treffen. Es kann ihnen gleichgültig sein, ob die betreffenden Eigentümer in England oder anderswo ein kommerzielles Domizil haben, es kommt ihnen in erster Linie auf die Tatsache an, dass damit englisches Kapital, englisches Eigentum getroffen wird. Neutrale Staatsangehörige will man tunlichst schonen, erstens um nicht mit ihren Regierungen in Konflikt zu geraten, und zweitens, da es doch nicht möglich ist, mit einer verhältnismässig kleinen Flotte den Seehandel des britischen Reiches zu unterbinden.

Als Neutrale betonen die Staaten der kontinentalen Gruppe die enge Verbindung, die zwischen Staat und Staatsangehörigen besteht, die viel enger ist als z.B. in England und Amerika, wo sich bis 1915 resp. 1917 das Individuum in einem viel freieren, unabhängigeren Verhältnisse zu seinem Staate befand als in Deutschland und Frankreich. Man denke nur an

die allgemeine Wehrpflicht, die in den angelsächsischen Staaten damals noch unbekannt war, auf dem ganzen Kontinent aber schon seit Jahrzehnten bestand. Wenn sich eine solche Macht in einem Kriege neutral verhält, so hat sie doch das begreifliche Bestreben, ihre Untertanen so gut wie möglich zu schützen und ihnen die grösstmöglichsten Vorteile der neutralen Lage zukommen zu lassen.

Die maritime Gruppe dagegen (Grossbritannien, die U. S. A. und Japan), denen sich bezeichnenderweise Spanien und die Niederlande anschlossen, vertraten ebenfalls aus Interessengründen das Domizilprinzip. Wenn z. B. Grossbritannien in einen Krieg verwickelt wird, so wird seine Hauptwaffe darin beruhen, die Küsten des Feindes zu blockieren und vom Seehandel abzuschneiden. Das ist die einzige Waffe eines Staates, dessen Armee unbedeutend, dessen Marine aber die erste der Welt ist. Ob dann einige feindliche Privatpersonen in Südamerika oder anderswo ihrem Handel nachgehen, ist nicht erheblich gegenüber dem grossen Ziele, die Küsten des Feindes vom Weltmeere abzuschliessen, dessen gesamten Seehandel stillzulegen und ihm so die notwendigsten Existenzmittel zu entziehen. Daher das Bestreben, das Eigentum aller im Feindeslande Domizilierten und Handeltreibenden wegzunehmen.

Bleibt ein solcher Staat neutral, so hat er ein grösseres Interesse daran, die in seinem Gebiete Ansässigen zu schützen, da ihm deren Tätigkeit zu grösserem Nutzen gereicht als die der eigenen Staatsangehörigen im Auslande, mit denen er überdies nicht durch so viele und so enge Beziehungen verknüpft ist. Holland und Spanien sind kleinere, meistens neutrale Staaten, denen es in einem grossen Seekriege um die Sicherheit ihrer Zufuhr zu tun ist. Ein Staat wie Holland, der einen grossen Überseehandel mit seinen Kolonien treibt, ist auf den geordneten Fortgang dieses Erwerbszweiges angewiesen, namentlich aber auf die Sicherstellung seiner Lebensmittelzufuhr. Ob nun die in den Niederlanden ansässigen Firmen oder Privatpersonen In- oder Ausländer sind, ist gleichgültig; es kommt mehr auf den Erfolg an: die gesicherte ökonomische Existenz des Staates während eines grossen

Krieges. Deshalb haben Spanien und Holland auf der maritimen Seite Stellung genommen.

g) Praxis im Weltkriege

Wegen der unbestimmten Fassung des Art. 58 der Londoner Deklaration blieb die Frage der Neutralität des Eigentümers unentschieden. Das Internationale Institut hat in seiner Oxforder Sitzung 1913 keine endgültige Lösung vorzuschlagen gewagt. Art. 51 des Oxforder Reglements wiederholt zuerst den Art. 58 der Londoner Deklaration und fügt bei, ein kriegführender Staat sei gehalten, spätestens bei Beginn der Feindseligkeiten eine Erklärung abzugeben über die von ihm anerkannten Grundsätze betreffend die Neutralität der Ladung (Bonfils-Fauchille, 479; Wehberg, 192). Damit ist die Lösung natürlich nicht gebracht, und die von Vallotton erwähnte Möglichkeit, die die Absurdität des heutigen Zustandes voraussagt, ist zur Tatsache geworden. Zu Beginn des Weltkrieges war es z. B. gar nicht einerlei, ob die auf einem feindlichen Schiffe befindliche Ware vor einem britischen oder beispielsweise italienischen Prisenhofe zur Aburteilung kam. Ein klassischer Fall hiefür ist der des österreichischen Schiffes „Ambra" (3. April und 15. Mai 1916). Einer der Kläger, der inzwischen verstorbene Herr Adolf Moser von Herzogenbuchsee, war Schweizerbürger, zugleich aber Inhaber eines Handelshauses in Görz gewesen, das damals österreichisch, d. h. feindlich war. Da aber seine Eigenschaft als Schweizerbürger genügend festgestellt werden konnte, entschied sich die italienische Prisenkommission gemäss alter italienischer Praxis dahin, dass sein Eigentum als neutral anzusehen und freizugeben sei (Jurisprud. ital. 73 ff.). Wäre die „Ambra" von einem englischen Kreuzer aufgebracht worden, so hätte das britische Prisengericht nach der englischen Praxis die Herrn Moser gehörenden Waren als gute Prise erklären müssen. So hat denn auch der englische Richter Waren einer in Amerika domizilierten Firma, deren Inhaber grösstenteils in den U. S. A. lebende Deutsche waren, freigeben müssen, da nach englischer Praxis das Domizil und nicht die Nationalität entscheide (vgl. den Fall der „Roland",

Jurisprud. brit. 223 ff.). Der französische Prisenhof hätte hier die Ladung verurteilen müssen, da die Eigentümer feindliche Staatsangehörige waren. (Es ist hier absichtlich das französische Prisengericht erwähnt und nicht das italienische. Nach italienischer Praxis ist bei der Firma der „siège social" massgebend für die Beurteilung der Neutralität. Der „siège social" der erwähnten Firma Wessels, Keulenkampff & Co. war in New York; vgl. auch das italienische Urteil im italienisch-türkischen Kriege im Falle der „Aghios Georghios", RGDIP 1914, 255.) Diese beiden Beispiele genügen zum Beweise der vollständigen Unhaltbarkeit dieser Zustände, und es muss Vallotton zugegeben werden, dass sich die Neutralen mit Recht gegen die Unsicherheit einer solchen Lage verwahren können.

Im Tripolis Kriege hat Italien das strenge Nationalitätsprinzip angewandt; auch da, wo es seinen Interessen zuwiderlief. Die Türkei befolgte eine ähnliche Praxis. Dasselbe finden wir in den seit der Londoner Konferenz veröffentlichten Prisenordnungen der kontinentalen Staatengruppe. Im Gegensatze dazu anerkennen die englische, die amerikanische, die japanische und auch die chinesische Praxis das Domizilprinzip (Bonfils-Fauchille, 477/78; Jurisprud. ital. LII; RGDIP 1914, 245 ff., 1918, doc. 5, 1919, 497). Was den Begriff „Nationalität" anbelangt, so bedeutet er „Staatszugehörigkeit". Die italienische Prisenkommission hat im Falle der „Maria Racich" entschieden, dass das Eigentum eines österreichischen Staatsangehörigen serbo-kroatischer Nationalität als feindliches zu betrachten sei, da es nicht auf Rasse und Abstammung, sondern auf die staatliche Zugehörigkeit des Eigentümers ankomme. Dasselbe für den italienisch-türkischen Krieg (RGDIP 1914, 254).

Infolge des Weltkrieges hat sich eine gewisse Annäherung der beiden Staatengruppen vollzogen, die aber mehr der augenblicklichen Notwendigkeit als einem rechtlichen Gedanken entsprach. Durch die "Trading with the Enemy (Extension of Powers) Act. 1915" wurde ein Handelsverbot mit allen Personen feindlicher Nationalität erlassen, das sich auch auf Personen ausdehnte, die mit dem Feinde irgendwie in

Verbindung standen. Diese Akte führte zur Aufstellung der sogenannten „Schwarzen Listen", welche eine ganze Anzahl von Personen und Firmen enthielten, die im neutralen Auslande domiziliert waren. Damit war das Domizilprinzip im wesentlichen durchbrochen. Das Eigentum der Personen und Firmen mit neutralem Domizil dagegen, die zwar feindliche Staatsangehörige waren, deren Namen aber nicht auf den „Schwarzen Listen" standen, blieb nach wie vor geschützt. Amerika, das diese Neuordnung vorher lebhaft bekämpft und ihre Rechtmässigkeit bestritten hatte, führte sie nach seinem Eintritte in den Krieg ebenfalls ein, durch die "Trading with the Enemy (Amendment) Act. 1917" (Oppenheim, 121/22). Diesen Gesichtspunkten entspricht das Urteil im Falle der „Clan Grant" vom 16. März 1915 (Jurisprud. brit. 196). Dort wurde erklärt, dass eine Person mit feindlicher Nationalität nicht als neutral betrachtet werden könne, auch wenn sie in einem neutralen Lande ein Handelsdomizil habe. Das steht in Gegensatz zur alten englischen Praxis, wie sie z.B. noch dem Urteile im Falle der „Roland" zugrunde liegt, obschon letzteres einige Tage nachher gefällt wurde (Jurisprud. brit. 223). Daraus kann man die Unordnung ersehen, welche infolge des Abweichens von der alten Regel einriss. Was die Abweichung vom Nationalitätsprinzip betrifft, so haben die kontinentalen Mächte während des Weltkrieges ihre Stellung bedeutend verändert (Oppenheim, 121 und 130; Garner, I, § 144). So kann man denn heute von einer tatsächlichen, wenn auch nicht zu Recht bestehenden Annäherung der beiden Systeme sprechen, von einer Verbindung, bei der die Rechte der Neutralen allerdings am wenigsten berücksichtigt werden. Wenn sich die Seestaaten für eine neue Regelung dieser Frage entscheiden sollten, würde es sich deshalb kaum empfehlen, an die durch den Krieg geschaffenen Zustände anzuknüpfen, da die dadurch geschaffene Rechtslage widersprüchlich und verworren ist. Durch die Aufhebung des Handelsverbotes zu Ende des Krieges sind übrigens die alten Rechtssätze wieder in Kraft getreten, und die Stellung der Mächte ist anscheinend ähnlich derjenigen vor 1914.

b) Beleuchtung der Frage vom schweizerischen Standpunkte aus

Die Schweiz ist neutral und betrachtet das ganze Problem vom Standpunkte ihrer ewigen Neutralität aus. Sie ist Binnenstaat, heute noch ohne direkten Zugang zum Meere und deshalb an die Verfrachtung des ihren Bürgern gehörenden Eigentums auf fremden Schiffen, teilweise sogar auf Schiffen der Kriegführenden gebunden. Dieser Zustand wird fortbestehen, auch wenn der Rhein bis nach Basel der Meerschiffahrt noch besser zugänglich ist, und wenn die schweizerische Flagge wirklich das Meer befahren sollte. Zugleich aber, und das hat Vallotton (RDI 1914, 287 ff.) nicht genügend betont, ist die Eidgenossenschaft in volkswirtschaftlicher Hinsicht ganz hervorragend am geordneten Fortgange ihrer Einfuhr interessiert. Ein grosser Teil des in der Schweiz verbrauchten Getreides und anderer Nahrungsmittel, ein Teil der Kohle, beinahe die ganze Baumwolle, welche die Textilindustrie benötigt, und viele Rohstoffe aller Art werden von überseeischen Gebieten bezogen. In einem Kriege der umliegenden Staaten ist das Meer wichtigste Verkehrsstrasse. Es stellt sich also die Frage: Was ist für die Schweiz wichtiger: 1. ob generell das Eigentum von Schweizerbürgern geschützt werde, gleichgültig, wo sie ansässig sind; oder 2. ob das Gut sämtlicher in der Schweiz ansässigen Firmen und Personen, die innerhalb ihrer Landesgrenzen kommerziell tätig sind, von der Wegnahme befreit wird. Eine dritte Möglichkeit gibt es für die Eidgenossenschaft kaum.

Vallotton hat sich namentlich aus technischen Gründen zum Nationalitätsprinzip bekannt, weil dadurch die dem Kläger zustehende Beweisführung vor dem Prisengerichte erleichtert werde. Abgesehen von der Zweifelhaftigkeit dieser Behauptung, die zwar von einigen Theoretikern angegeben wird, darf eine so wichtige Frage nicht von rein prozessualischen Gesichtspunkten aus entschieden werden. Gerade in einem grossen Kriege, der, wie der Weltkrieg, beinahe alle Staaten der Erde mitgerissen hat, ergeben sich die wahren Interessen eines kleinen neutralen Landes sehr deutlich. Gleichsam von Mauern umringt, hatte die Schweiz ihre liebe

Not, die für sie notwendigen Lebensmittel, Rohstoffe usw. zugeführt zu bekommen. Das Schicksal der Schweizerbürger im Auslande kann die Behörden selbstredend nicht gleichgültig lassen; aber die erste Pflicht der Regierung ist für Leben und Gedeihen des Inlandes zu sorgen. Es kommt von diesem Standpunkte aus betrachtet, nicht so sehr darauf an, dass das Eigentum eines einzelnen geschützt, aber darauf, dass die Volkswirtschaft des Landes selber nicht gestört werde. So werden wir lieber zusehen, wie die einem im Auslande domizilierten Schweizerbürger gehörende Ladung als gute Prise erklärt wird, als dass wir Waren, die nach der Schweiz bestimmt sind, verlieren möchten, auch wenn sie Eigentum nicht eines Schweizers, sondern eines in der Schweiz ansässigen Ausländers sind. Das Verhalten der Niederlande und Spaniens an der Londoner Konferenz geben den kleineren Mächten hierin einen Fingerzeig. Es haben diese beiden Staaten die Frage nach der neutralen Eigenschaft von ihrem Standpunkte als mutmassliche Neutrale aufgefasst und verteidigt. Es ist zu hoffen, dass die schweizerische Regierung sich auch zum Domizilprinzip bekennen und für dessen Durchsetzung tätig sein möge, falls diese Frage je wieder an einer Konferenz zur Sprache kommen sollte.

Wie wir ausgeführt haben, ist das Domizilprinzip nicht nur die für die kleinen Staaten vorteilhaftere, sondern auch von dem Gesichtspunkte des Prisenrechtes vernünftigere Lösung. Das Zusammentreffen der beiden Vorzüge berechtigt uns zum Wunsche, es möge diese Theorie über die andere den Sieg davontragen.

3. Die neutrale oder feindliche Eigenschaft von Personengemeinschaften

a) Ausgangspunkt

Es gibt keine internationalen Regeln über die Abgrenzung der feindlichen oder neutralen Eigenschaft einer Gesellschaft, ebensowenig wie über die Eigenschaft der Personen (Schuster in Grotius, II, 57 ff.; Oppenheim, 122; Hall, 527). Das Prisenrecht hat mit der modernen Entwicklung der Aktiengesell-

schaften und Truste nicht Schritt gehalten. Die grossen Gesellschaften haben sich im 19. Jahrhundert in einer Weise entwickelt und sich über die staatlichen Grenzen ausgedehnt, welche es den Kriegführenden äusserst schwierig macht, eine wahre Nationalität zu erkennen, die von der ihrer einzelnen Mitglieder unabhängig ist. Die im internationalen Privatrechte geltenden Regeln über die Anerkennung des nationalen Charakters und des Domizils einer Gesellschaft sind überdies je nach der staatlichen Gesetzgebung verschieden. Sie sind für das Seebeuterecht nicht von Bedeutung, weil diese in der Bestimmung des feindlichen oder neutralen Charakters von ganz anderen Gesichtspunkten ausgehen als der staatliche Gesetzgeber. Die staatliche Gesetzgebung über Nationalität usw. von Gesellschaften richtet sich in erster Linie nach den ökonomischen Bedürfnissen und nach den privatrechtlichen Anschauungen des Inlandes; das Prisenrecht verfolgt dagegen die Lähmung des feindlichen Seehandels und hat deshalb auch auf ganz andere Merkmale bei Bestimmung der Neutralität der Gesellschaften abzustellen. So kann es vorkommen, dass eine Gesellschaft, die in einem neutralen Staate eingetragen ist, dennoch vom Kriegführenden als feindlich betrachtet wird, und umgekehrt. Auch das kommerzielle Domizil kann prisenrechtlich nicht immer als massgebend betrachtet werden, da die Gesellschaft oft an einem ganz anderen Orte als an dem des Hauptsitzes den wichtigsten Teil der Geschäfte abwickelt (Schuster in Grotius, II, 57 ff.).

b) Gesetzgebung der einzelnen Staaten

Im allgemeinen kann man sagen, dass sich die neutrale oder feindliche Eigenschaft einer Gesellschaft analog der einer natürlichen Person beurteilt. Also gelten für die Praxis der einzelnen Staaten im allgemeinen die unter Ziffer 2 des Unterabschnittes erwähnten Grundsätze, nur dass die Staaten der kontinentalen Gruppe in ihren Gesetzgebungen die Bestimmung haben, die Nationalität einer Gesellschaft werde in prisenrechtlicher Beziehung durch den Ort ihres Hauptsitzes (siège social) kundgegeben. Diese Anlehnung an den

Domizilstandpunkt ist sehr bezeichnend für die zukünftige Bedeutung desselben und ein Grund dafür, dass er sich gegenüber dem Nationalitätsprinzip durchsetzen wird. Vgl. Art. 10 der französischen Instruktionen von 1870 und Art. 20 der deutschen Prisenordnung von 1909 (1914). Dies ist auch die italienische Praxis im italienisch-türkischen Kriege gewesen, obschon in der RGDIP 1914, 245 ff., verschiedentlich darauf hingewiesen wird, das italienische Prisengericht habe sich ausschliesslich zum Nationalitätsprinzip bekannt. In dem auf S. 255 ff. erwähnten Falle der Balkan-Metall-Compagnie (Bameco) ist aber vom Gerichte auf die Inkorporation dieser Gesellschaft nach türkischem Rechte hingewiesen worden; allerdings nur verbunden mit „siège social" in der Türkei, welch letzteres für die feindliche Eigenschaft der genannten Gesellschaft als ausschlaggebend betrachtet wurde. Der vielzitierte Fall der Driefontein Consolidated Mines v. Janson, der 1902 vom britischen Oberhause entschieden wurde, ist nicht prisenrechtlicher Natur. Wenn der Lord-Kanzler (Lord Halsbury) damals ausgeführt hat, dass eine in der ehemaligen Südafrikanischen Republik inkorporierte Gesellschaft als feindlich anzusehen sei, trotz der neutralen oder britischen Staatsangehörigkeit ihrer Mitglieder, so entspricht das nicht ganz der britischen Praxis in prisenrechtlicher Beziehung. Der „siège social" der Gesellschaft befand sich überdies auch in Transvaal (Schuster in Grotius, II, 63; Hall, 528, und Oppenheim, 123).

Rein prisenrechtlich handelt es sich hier also nicht um die Abgrenzung der neutralen Eigenschaft der Gesellschaft überhaupt, sondern um die Frage, ob und inwiefern es dem Prisenrichter zustehe, sich um die inneren Verhältnisse der Gesellschaft zu bekümmern. Es fragt sich, ob die Gesellschaft als ein Ganzes, Unteilbares aufzufassen ist, deren neutraler oder feindlicher Charakter unabhängig von dem der einzelnen Teilhaber ist, oder ob sie nur eine Mehrheit von Personen darstellt, die nicht alle die gleiche Eigenschaft aufweisen, und für die das Gericht zum Teil auf Neutralität, zum Teil auf Feindlichkeit erkennen muss. Die erste Ansicht betrachtet also die Gesellschaft mehr als eine natürliche Person, die

zweite anerkennt sie nur als eine Mehrheit von natürlichen Personen, deren gemeinsames Eigentum sehr wohl teilweise feindlich, teilweise neutral sein kann. Diese beiden Auffassungen finden sich in den Gesetzgebungen und in der Praxis der meisten Staaten. Im allgemeinen bestand vor dem Kriege die Tendenz, den feindlichen oder neutralen Charakter einer Gesellschaft unabhängig von dem der einzelnen Teilhaber zu bestimmen. Dies ist z. B. während des italienisch-türkischen Krieges und der Balkankriege die Ansicht der italienischen und griechischen Prisenhöfe gewesen (RGDIP 1914, 255, und Seferiades, 45). Auch Art. 20 der deutschen Seeprisenordnung von 1909 (1914) steht auf diesem Standpunkte, ebenso die französische Praxis, gegründet auf Art. 10 der Instruktionen von 1870 (Bonfils-Fauchille, 478; Schramm, 124). So hat der französische Prisenhof am 29. Dezember 1914 die auf einem feindlichen Schiffe („Csar Nicolai II") vorgefundenen Waren einer belgischen Gesellschaft freigegeben, sobald die neutrale Eigenschaft derselben festgestellt war, ohne weiter auf deren Zusammensetzung einzugehen und nach der Neutralität der einzelnen Teilhaber zu forschen (Déc. Cons. Prises, 9). Dass dies der Standpunkt Österreich-Ungarns war, beweist der Vermittlungsvorschlag, den seine Abordnung an der Londoner Konferenz vorlegte. Dort heisst es, die Neutralität einer natürlichen Person solle sich nach deren Nationalität, die einer Aktien-Gesellschaft oder Kommandit-Aktien-Gesellschaft nach dem „siège social" kennzeichnen. Folglich sollte der Wegnehmer nur die neutrale oder feindliche Eigenschaft der Gesellschaft selber untersuchen, nicht aber die der einzelnen Teilhaber (RGDIP 1914, 255). Die amerikanischen Prisenhöfe bekannten sich zum selben Prinzip, indem sie in ihrer Rechtsprechung den Teilhaber an einer Firma mit feindlichem Charakter eo ipso als feindlich betrachteten. Sie werden aber wohl, in Anlehnung an die englische Praxis, eine Ausnahme gemacht haben für den Fall, wo eine feindliche Person als Teilhaber einer neutralen Gesellschaft auftrat. Urteile hierüber haben wir leider keine gefunden (Oppenheim, 123; Schuster in Grotius, II, 61).

In England wurden die beiden Systeme der Teilbarkeit

und der Unteilbarkeit des einer Gesellschaft gehörenden Eigentums schon früher miteinander verbunden. Nach dem Amerikaner Moore, 432–434, gilt der auf einen feindlichen Teilhaber einer neutralen Gesellschaft entfallende Teil der Beute als feindlich. Also, die Gesellschaft wird nicht als unteilbares Ganzes angesehen. Umgekehrt, wenn die Gesellschaft feindlichen Charakter hat, kann ein allfälliger neutraler Teilhaber seine Rechte an einer Quote der Beute nicht geltend machen, weil dann die Gesellschaft als ein unteilbares Ganzes angesehen wird. Diese Lösung ist die für den Wegnehmer denkbar günstigste und ist den Neutralen gegenüber ungerecht. Die englische Praxis hat übrigens seit einigen Jahren diesen Standpunkt verlassen; wahrscheinlich auf Grund des Urteiles des Oberhauses im Falle der Driefontein Consolidated Mines v. Janson, ein Fall, der allerdings nicht prisenrechtlicher Natur war, nach dem aber das Eigentum einer feindlichen Gesellschaft ganz unzweideutig als unteilbar und feindlich erklärt wurde.

c) Praxis im Weltkriege

Im Weltkriege hat sich im allgemeinen das Bestreben gezeigt, dem wahren Eigentümer der Ware, dem wahren Interessenten auf die Spur zu kommen, unbeachtet der bisher anerkannten Grundsätze über Neutralität oder Feindlichkeit. So hat das französische Gericht entgegen der im Falle der „Csar Nicolai II" angewandten alten Rechtsprechung, im Prozesse der Société Anonyme de Conserves, Lenzbourg, erklärt, dass es ihm zukomme, die inneren Eigentumsverhältnisse auch bei Gesellschaften zu untersuchen und zu forschen, ob die Eigentümer wirklich nicht feindlichen Charakter haben (Oppenheim, 123/24). Der britische Prisenrichter hat sich in mehreren im Jahre 1915 gefällten Urteilen zum Prinzip der Unteilbarkeit für das Eigentum einer Aktien-Gesellschaft bekannt. So hat er z. B. im Falle der „Poona" am 3. Mai 1915 bestimmt, dass das Eigentum der in England eingetragenen Isaria Limited nicht als feindlich anzusehen sei, obschon die betreffende Gesellschaft mit den deutschen

Isaria-Zähler-Werken in München in Verbindung stand, und obschon der Verwaltungsrat und die Aktionäre deutsche Untertanen oder in Deutschland Domizilierte waren (Oppenheim, 122; Jurisprud. brit. 240). Es bleibt offen, ob derselbe Richter ebensoweit gegangen wäre, wenn die betreffende Gesellschaft anstatt englisch beispielsweise niederländisch oder schweizerisch gewesen wäre. Die Urteile desselben Richters vom 12. Oktober 1915 („Manningtry") und vom 22. November 1915 („Eumaeus") bilden ein Gegenstück hierzu: Die einer feindlichen Gesellschaft gehörenden Waren unterliegen unter allen Umständen der Wegnahme, auch wenn britische, alliierte oder neutrale Personen Teilhaber oder Aktionäre derselben sind. Insofern dieselben an den Operationen einer feindlichen Gesellschaft teilnehmen, nehmen sie für das britische Prisengericht feindlichen Charakter an; es sei denn, dass sie gleich zu Beginn des Krieges ihre Verbindung mit dem feindlichen Unternehmen gelöst haben. Dies gilt auch, wenn die britische Beteiligung an einem Handelshause 43 % vom Gesamtkapital beträgt, wie im letzteren Falle (Jurisprud. brit. 371 und 437). Diese Urteile entsprechen der italienischen Praxis im italienisch-türkischen Kriege und auch im Weltkriege. Vgl. den Fall der „Maria Racich" (RGDIP 1914, 255, und Jurisprud. ital., 461).

Das englische Oberhaus hat aber 1916 dieser weitherzigeren Praxis ein Ende gemacht. Im Entscheide von The Daimler Co. Ltd. v. The Continental Tyre and Rubber Co. (Great Britain) Ltd. hat es unter anderem erklärt, dass es bei der Feststellung der Neutralität oder Feindlichkeit einer Gesellschaft darauf ankomme, ob, oder ob nicht ihre Geschäfte von feindlichen Personen geleitet oder kontrolliert werden. Für letzteres ist die feindliche oder neutrale Eigenschaft der einzelnen Teilhaber ausschlaggebend. Also ist es Sache der Gerichte, sich mit diesen inneren Verhältnissen der Gesellschaft zu befassen und nicht nur auf deren Domizil und Nationalität abzustellen (Hall, 528 und 532; Oppenheim, 123; Schuster in Grotius, II, 80 ff.).

Eine wichtige Unterscheidung hat unserer Ansicht nach das königlich britische Prisengericht in Alexandrien in zwei

Urteilen vom 21. Oktober und vom 20. Dezember 1915 in Sachen des Schiffes „Derfflinger" getroffen. Das erste betrifft die Firma Arnhold, Karberg & Co., welche Sir Samuel Evans im Falle der „Eumaeus" als feindlich betrachtete, da 57% ihrer Teilhaber die deutsche Staatsangehörigkeit, verbunden mit Domizil in China, hatten. Das Gericht erkannte, dass man in solchen Fällen, wo eine gewöhnliche Gesellschaft und nicht eine Aktien-Gesellschaft vorliege, nur die Eigentumsquoten der feindlichen Teilhaber verurteilen müsse, während die der britischen oder neutralen Teilhaber der Wegnahme entgehen (Jurisprud. brit. 384). So wurden die gleichen englischen Teilhaber an einer mehrheitlich deutschen Firma vom britischen Prisenhofe zu Alexandrien geschützt in einem Falle, da der britische Prisenhof zu London ihr Eigentum als feindlich erklärte und es einzog! Ähnlich ist das Urteil vom 20. Dezember 1915: Die Waren gehörten einer einfachen Gesellschaft, welche aus sechs deutschen Staatsangehörigen bestand, die zu gleichen Teilen daran interessiert waren. Zwei davon lebten in Deutschland, hatten also nach britischem Rechte feindlichen Charakter, vier in Japan, mussten also vom britischen Standpunkte aus als Neutrale angesehen werden. Die Gesellschaft selber war unter dem Namen „Goshi Kawaiska" in Yokohama eingetragen. Mr. Grain (Vorsitzender des Prisenhofes in Alexandrien) erklärte wiederum, da es sich um eine gewöhnliche Gesellschaft handle, verurteile er pro parte die den feindlichen Personen gehörenden Quoten und gebe den neutralen Teilhabern die ihrigen heraus (Jurisprud. brit. 454; Hall, 532). Die Unterscheidung des alexandrinischen Prisenhofes ist folgerichtig und entspricht auch dem Wesen des Prisenrechtes. Es ist nicht dasselbe, ob wir es mit einer gewöhnlichen Gesellschaft oder einer Aktien-Gesellschaft resp. Kommandit-Aktien-Gesellschaft zu tun haben. Im ersten Falle kann das Prisengericht sehr wohl den wahren Eigentumsverhältnissen nachforschen und auf Grund der gemachten Feststellungen die erbeutete Ware pro parte herausgeben oder einziehen, je nach der neutralen oder feindlichen Eigenschaft ihres Eigentümers. Bei einer Aktien-Gesellschaft dagegen ist dies bedeutend schwieriger, und es entspricht in diesem Falle eher dem

Charakter des Prisenrechtes von der Neutralität oder Feindlichkeit der einzelnen Aktionäre oder des Verwaltungsrates abzusehen und nur auf die Eigenschaft der Gesellschaft als Ganzes abzustellen.

d) Spezialfälle

α. Hauptsitz und Zweigniederlassungen einer Gesellschaft. Was das Verhältnis des Hauptsitzes der Gesellschaft zu ihren Zweigniederlassungen anbelangt, so haben die Prisengerichte im allgemeinen entschieden, dass die Ware als der Hauptgesellschaft gehörend angesehen werden soll. Dies beruht auf dem Gedanken, dass sie es ist, welche in erster Linie ein Interesse an der erbeuteten Ware habe, nicht die „Succursale". Gemäss dem Urteile des britischen Oberhauses von 1916 (Daimler-Fall) kann wohl auch ev. das Gegenteil bewiesen werden, wenn z. B. Zweigniederlassung oder Tochtergesellschaft ein selbständiges Interesse am Geschäfte nachweisen kann. Im Entscheide vom 16. März 1915 („Clan Grant") und in dem vom 4. November 1915 („Eumaeus") hat das englische Gericht dahin erkannt, dass ein feindlicher Eigentümer nicht geltend machen könne, er habe eine neutrale Handelsniederlassung und sei deshalb von den britischen Gerichten als neutral anzusehen. Eine derartige Einwendung könne dem Wegnehmer nicht entgegengehalten werden, und sein Eigentum sei als feindlich zu behandeln (Jurisprud. brit. 196 und 399). Dies entspricht den Worten Bargrave Deane's im Urteile über das Schiff „Polzeath": Man müsse auf den Hauptplatz abstellen, an dem die Gesellschaft ihre wichtigsten Geschäfte abwickle. Um den wahren Charakter eines Geschäftes oder einer Gesellschaft zu erkennen, müsse man feststellen, "where the motive or directing force of the business or company comes from; in other words, where the real life is, and not where the limbs move to give effect to that living power" (Schuster in Grotius, II, 84/5). Dieselbe Erwägung liegt dem Entscheide der italienischen Prisenkommission im Falle der „Moravia" zugrunde: Eine englische Gesellschaft, welche die Geschäfte der deutschen Diskontogesellschaft in England verwaltete, verlangte die Herausgabe von Waren, die der letzteren gehörten, und

setzte ihre Klage auch durch. Dies wäre wohl kaum zugunsten einer neutralen Gesellschaft geschehen, sondern entsprach der Erwägung, dass das Interesse am Objekt nicht mehr einer feindlichen, sondern einer alliierten Firma zustehe (Jurisprud. ital. 132).

β. Exterritorialität der Gesellschaften. Auch für das Domizil von Gesellschaften machen die Prisengerichte dieselben Ausnahmen wie bei dem der natürlichen Personen. So anerkennen sie, dass eine ausländische Gesellschaft in China oder in Persien ihre Nationalität nicht verliert resp. kein chinesisches oder persisches Domizil erwirbt, da sie dort unter dem Rechte der Kapitulationen steht, also immer noch den Gesetzen ihres Heimatstaates unterworfen und dessen Interessen dienstbar bleibt (Hall, 528, und die britischen Urteile im Weltkriege im Falle der „Lützow", „Körber", „Derfflinger" und „Eumaeus", in der Jurisprud. brit. 298, 384 und 437). Wenn ein Staat, in dem Kapitulationen bestehen, in einen Krieg verwickelt wird, wie z. B. die Türkei gegen Italien (1911/12), so werden ausländische, in seinem Gebiete niedergelassene Firmen vom Gegner nicht als feindlich angesehen, sondern als neutral. Das war z. B. die Lage der „Bameco", einer deutschen Gesellschaft mit Sitz in der Türkei. Ebenso müssen internationale Institutionen im Lande des Feindes als neutral behandelt werden. Es wurde z. B. die „Dette publique ottomane" im Balkankriege vom griechischen Prisenhofe wie eine neutrale Gesellschaft behandelt (Seferiades, 45).

4. Einwirkung des Konkurses des Käufers (oder allfälliger an der Ladung bestehender Rechte von Drittpersonen) auf den neutralen Charakter der Ladung

a) Ausgangspunkt und Allgemeines

Die Prisenordnungen und die prisengerichtliche Praxis waren im allgemeinen bestrebt, über den Wortlaut der Gesetze hinaus die ihnen zugrunde liegenden Gedanken zu verfolgen. Die Sätze des Prisenrechtes sind letzten Endes nur

Fingerzeige für das Gericht. Wenn die Tatsachen den bestehenden Ordnungen entwachsen sind, sei es, dass sich das internationale Privatrecht verändert hat, oder dass sich neue Formen des Wirtschaftslebens entwickelt haben, so kann die prisenrechtliche Praxis nicht umhin, dieselben zu berücksichtigen und sich den Erfordernissen der Lage anzupassen. Es wird dies häufig im Rahmen des geltenden Rechtes selber möglich sein. Oft wird aber der Richter einem Falle gegenüberstehen, wo die starre Anwendung des geltenden Rechtes, die strenge Befolgung der bisherigen Praxis, zu Ungerechtigkeiten führen würde. In diesem Falle wird das Gericht dem Grunde nachforschen, der den staatlichen Gesetzgeber zur Aufstellung des in Frage kommenden Artikels geführt hat, und in seinem Urteile wird er auf diese unterliegenden Erwägungen abstellen. Nirgends zeigt sich dieses Rückgreifen so deutlich wie in den Fällen, wo dem Eigentum an der Ware andere Rechte an derselben gegenüberstehen.

Diese Rechte können verschieden sein: Sie können sich dem Eigentum sehr stark nähern, so dass man kaum unterscheiden kann, ob der Interessent wirklich Eigentümer ist oder nicht. Dies wird z. B. dann vorliegen, wenn ein Verkäufer den Kaufpreis noch nicht ausbezahlt erhalten hat und dafür ein gesetzliches Rückforderungsrecht an der Ware beibehält, für den Fall, dass der Käufer in Konkurs geraten sollte. Das Recht an der Sache kann aber auch in einer blossen pfandgesicherten Forderung gegenüber dem Eigentümer bestehen, wobei es dann wieder darauf ankommt, ob das Recht mehr einem ius in re oder einem ius ad rem vergleichbar ist. Vgl. die Anführungen Lord Mersey's in Sachen der „Odessa" am 11. November 1915 (Jurisprud. brit. 424 ff.). Endlich können sogar blosse privilegierte Forderungen eines Neutralen gegenüber dem feindlichen Eigentümer der Ware einen Einfluss ausüben. In allen diesen Fällen wird der Richter dann jeweils untersuchen, inwiefern der zivilrechtliche Begriff „Eigentum" mit dem gleichlautenden prisenrechtlichen Begriffe zusammenfällt, da eine Verwechslung der beiden Begriffe oft zu Irrtümern führen könnte.

b) Konkurs des feindlichen Käufers

(Fall des Art. 60, Absatz 2 der Londoner Deklaration)

In einer Anzahl von Staaten hat der noch nicht bezahlte Verkäufer im Falle des Konkurses des Käufers ein gesetzliches Rückforderungsrecht in bezug auf die Waren, die bereits Eigentum des Käufers geworden, aber noch nicht bei ihm angelangt sind. Es ist dies das Recht auf "stoppage in transitu". Der Verkäufer erlangt infolge seiner Rückforderung seine Ware und letztere wird angesehen als sei sie immer sein Eigentum geblieben. Art. 60, Absatz 2, bestimmt deshalb, dass, wenn im Konkurse des derzeitigen feindlichen Eigentümers ein früherer neutraler Eigentümer ein gesetzliches Rückforderungsrecht in Ansehung der Ware geltend macht, diese dann ihre frühere neutrale Eigenschaft wieder annehme, vorausgesetzt, dass dieses Recht vor der Beschlagnahme durch den Kriegführenden geltend gemacht werde (Schramm, 529; Ullmann, 49; Oppenheim, 134, N. 3).

Dieser Grundsatz bildet in einem Kriege eine wichtige Sicherung des neutralen Handels, und er hat bei den Beratungen in London keine Gegner gefunden. Die Prüfung der Frage, ob es sich im Einzelfalle um einen wirklichen oder einen Scheinkonkurs handle, ist den Prisengerichten überlassen. Aufgenommen in ihr Prisenreglement hat diesen Artikel die italienische Regierung; die deutschen und französischen Ordnungen haben ihn nicht ausdrücklich rezipiert; die Gerichte wenden ihn aber an. Dasselbe gilt für die britische Praxis. Leider waren keine Urteile aufzufinden, die die Befolgung dieser Regel im Weltkriege dartun (Oppenheim, 134, N. 3; Bonfils-Fauchille, 478; Jurisprud. ital. LII).

c) Stellung des neutralen Pfandgläubigers gegenüber dem feindlichen Eigentum

Die Beurteilung der Stellung des neutralen Pfandgläubigers wird vom Prisengerichte ebenfalls unter rein prisenrechtlichen Gesichtspunkten vorgenommen. Das Privatrecht der betreffenden Staaten ist nicht massgebend, da es im Prisenrechte

auf die Ermittlung der Person ankommt, die durch die Wegnahme der Ware geschädigt wird. Wenn es erwiesen ist, dass dies nicht der feindliche Eigentümer, sondern ein Neutraler, an der Ware Berechtigter (z.B. ein „créancier gagiste") ist, so entspricht es dem Wesen und dem Zwecke des Beuterechtes, dass die Gerichte hier vom Wortlaute des Gesetzes absehen und den Begriff „Eigentum" gemäss den Erforderungen des Prisenrechtes auslegen.

Der neutrale Pfandgläubiger nimmt je nach dem Zeitpunkte der Pfandbestellung gegenüber dem feindlichen Eigentümer eine andere Stellung ein. So kann er einmal als blosser Gläubiger erscheinen, dessen Forderung durch die Pfandbestellung des Schuldners gesichert ist. Es kann die Wegnahme aber auch in einem Zeitpunkte erfolgen, da der Schuldner sein Recht auf die Rückforderung des Pfandes bereits verloren hat. Dann muss der Pfandgläubiger vom Wegnehmestaate in jeder Hinsicht wie der Eigentümer angesehen werden; die Ware folgt seiner Eigenschaft, ist also neutral. Dies wird durch zwei englische Beispiele veranschaulicht: Der Fall der „Odessa" (20. Dezember 1914) entspricht der ersterwähnten Sachlage. Es besteht kein Eigentum, der Kläger hat nur die Stellung eines „pledgee", d.h. eines Pfandgläubigers mit allen Nachteilen, die das vor einem englischen Gerichte mit sich bringt. Im Falle der „Ningchow" (4. Juni 1915) dagegen, wo der feindliche Verpfänder sein Recht auf Rückforderung eingebüsst hatte, wurde der japanische Pfandnehmer als Eigentümer angesehen (Oppenheim, 128, N. 3; Jurisprud. brit. 107 und 269).

In Verfolgung der Rechtsprechung während des Weltkrieges sind zwei Richtungen feststellbar. Einerseits wird die Stellung des pfandrechtlich geschützten neutralen Gläubigers der eines Eigentümers in wesentlichen Punkten angenähert. Wenn es feststeht, dass ein Neutraler ein besseres Recht an der Sache hat als der feindliche Eigentümer selbst, so wird ihm das erbeutete Gut zurückgestellt und als sein Eigentum betrachtet. Italien hat während des letzten Krieges diese Praxis befolgt (Jurisprud. ital. 35, 73 und 159). England und Frankreich dagegen haben im allgemeinen den Grundsatz an-

gewandt, dass sich die prisenrechtlichen Regeln über die Befreiung neutralen Eigentums im Seekriege nicht auf Waren beziehen, für die zugunsten eines Neutralen ein gesetzlich geschütztes Pfandrecht besteht. So sind ihre Gerichte regelmässig zur Verurteilung solcher als feindlich angesehenen Waren gekommen. Ein Urteil Sir Samuel Evans', das im Appellationswege an den Geheimen Rat gelangte und dort von Lord Mersey bestätigt wurde, wird uns noch beschäftigen (Déc. Cons. Prises, 235 und 360; Jurisprud. brit. 107, 228, 399 und 424, und Oppenheim, 128, N. 4).

Auf einige Nebenfragen, die in den erwähnten Urteilen entschieden werden, müssen wir näher eintreten: Die italienische Prisenkommission hat im allgemeinen den neutralen Pfandgläubiger geschützt, gleich wie wenn er ein Eigentum an der Ware gehabt hätte, sofern seine Gutgläubigkeit bewiesen war, d. h. wenn festgestellt war, dass die Verpfändung nicht mit Hinsicht auf die drohende Wegnahme erfolgt war. Dies wurde u. a. im folgenden Falle angenommen: Im Überseehandel werden Waren gewöhnlich derart übertragen, dass der Verkäufer seinen auf den Käufer gezogenen Wechsel in der Höhe der Kaufsumme auf dem Indossamentswege der Bank verkauft. Mit dem Wechsel übergibt er der Bank die verschiedenen Konnossemente à ordre, welche dann dem Käufer gegen Annahme des Wechsels ausgehändigt werden. Bis zu diesem Zeitpunkte hat die Bank ein gesetzliches Pfandrecht an den durch die Konnossemente vertretenen Waren. Wenn nun durch höhere Gewalt oder durch einen anderen Grund die Fahrt des Schiffes aufgehalten wird, und wenn der Empfänger darauf vom Verkaufe zurücktritt, indem er die Akzeptation der Wechsel verweigert, so kann die Bank, welche die Konnossemente besitzt, ihre Rechte am Pfandobjekt geltend machen. Eigentümer ist zwar immer noch der Verkäufer, da der Verkauf gar nicht zustande gekommen ist; aber da es vielleicht gar nicht in seinem Interesse liegt, die Ware wieder zurückzufordern, weil er ja den Kaufpreis von der Bank bezahlt erhalten hat, so hat das italienische Gericht dahin erkannt, dass das Recht der Bank dem seinigen vorgehe. Dieselbe kann demnach, sofern sie neutralen Charakter hat,

ihre Rechte als Pfandgläubigerin geltend machen und die Freigabe der Ware verlangen (vgl. die Fälle der „Moravia" und der „Ambra", Jurisprud. ital. 35, 159 und 73).

Das französische Urteil im Falle der „Eir" ist wesentlich anders ausgefallen. Es wurde auf dem Appellationswege vor den Staatsrat gezogen und bestätigt. Die Sachlage war ungefähr dieselbe wie bei den italienischen Rechtsfällen; das Gericht kam aber zu einem entgegengesetzten Entscheide: Der Pfandgläubiger könne unbeschadet der rechtlichen Stellung, die ihm die französische Rechtsprechung einräume, in prisenrechtlicher Beziehung nicht als eigentumsberechtigt angesehen werden. Er könne dem Beutestaate gegenüber keinerlei Recht auf Herausgabe der Ware geltend machen, da eine Freigabe nur zugunsten eines neutralen Eigentümers erfolgen könne (Déc. Cons. Prises, 235 und 360). Dies ist die strengere, starre Ansicht, welche das in den prisenrechtlichen Verordnungen enthaltene Wort „propriété" als gleichbedeutend mit dem Begriffe des Zivilgesetzbuches anerkennt. (Von diesem Gesichtspunkte aus sind auch die Urteile vom 10. und 24. Oktober und 7. November 1918 aufzufassen, wo übrigens kein Pfandrecht, sondern eine privilegierte Schuldforderung des französischen Gläubigers gegenüber einem deutschen Schuldner bestand. Die Ladung wurde in diesem Falle als gute Prise erklärt. Vgl. RGDIP 1918, j. 17.)

Das grundlegende englische Urteil ist das von Sir Samuel Evans im Falle der „Odessa" (Jurisprud. brit. 107), auf dem die nachfolgenden beruhen (Jurisprud. brit. 228 und 399). Der Fall der „Odessa" lag ähnlich wie bei den italienischen Entscheidungen: Die Londoner Bank, welche einen Wechsel von einer chilenischen Gesellschaft akzeptiert hatte, präsentierte sich als Pfandgläubigerin. Sie verlangte die Herausgabe der Ware, gestützt auf die Tatsache, dass sie und nicht der feindliche Käufer ein Interesse an der Ware habe und dass man daher prisenrechtlich denjenigen als Eigentümer ansehen müsse, der bei der Wegnahme der Ware einen Verlust erleiden würde; es sei nicht Zweck des Prisenrechtes, die eigenen Untertanen zu schädigen, sondern den Handel des Feindes zu lähmen (Jurisprud. brit. 108). Sir Samuel Evans stellte

sich in seinem Urteile auf den Standpunkt, dass Rechte von Drittpersonen an der Ladung gleich zu behandeln seien, wie Rechte Dritter am Schiffe. Gestützt auf seine beiden Urteile vom 11.und 16. September 1914 im Falle der „Marie Glaeser" (Jursprud. brit. 4 und 8) und auf drei ältere Urteile erkannte er, dass bei der Ladung hierin nicht anders verfahren werden könne als beim Schiffe. Demgemäss erklärte er die betreffenden Waren als gute Prise. Auf Appellation der Kläger befasste sich das Judicial Committee des Privy Council nochmals mit dem Falle, wobei Lord Mersey u. a. folgendes ausführte: Da das Prisenrecht internationale Bedeutung habe, so habe sich die britische Praxis stets von umfassenden, generellen Prinzipien leiten lassen. So habe sie unter dem Begriffe „property" stets das römische „dominium" verstanden, im Gegensatze zu allerlei sonstigen an der Ware bestehenden Rechten von Drittpersonen. Es stehe fest, dass das Eigentum an einer Sache nicht durch allfällige daran bestehende Pfandrechte beseitigt werde. Ein Pfandrecht schaffe nicht Eigentum. Wäre dem anders, so fiele es dem feindlichen Eigentümer leicht, sich dem Wegnahmerechte zu entziehen durch Pfandstellung zugunsten einer neutralen Person. Diese Gründe führten ihn dazu, das Urteil von Sir Samuel Evans dem Könige zur Bestätigung zu empfehlen (Jurisprud. brit. 428/29).

Aus diesen Beispielen ist der Widerspruch ersichtlich, der zwischen der weitherzigeren italienischen und der strengeren, mehr formal-juristischen anglo-französischen Rechtsübung besteht. Sir Samuel Evans' Erwägungen sind u. E. nicht überzeugend. Wenn es dem Zwecke des Prisenrechtes entspricht, so braucht sich ein Prisenhof nicht davor zu scheuen, für die Ladung andere Grundsätze anzuwenden als für das Schiff, wie dies auch auf anderen Gebieten der Fall ist.

Was die Versicherungen anbelangt, so können sie noch viel weniger als pfandgesicherte Schulden dem Versicherer ein Eigentumsrecht einräumen. Das Eigentum bleibt bei dem, der die Versicherungspolice genommen hat. So hat die italienische Prisenkommission im Urteile der „Moravia" dahin erkannt, dass eine Versicherung auf Rechnung einer neutralen Firma die Neutralität der Ware dartue, unbeschadet

des feindlichen Charakters des Versicherers (Jurisprud. ital. 159 ff.). Vgl. auch Wehberg, 193: „Erwerb des Anspruches auf Herausgabe (der Ware) zur Sicherung eines Darlehens und ähnliche Übertragungsakte vermögen der Ware den neutralen Charakter nicht zu verleihen."

Abschnitt B

Einfluss des Eigentumswechsels auf den feindlichen oder neutralen Charakter der Ware

Einleitung und Einteilung. Es gilt im Seerecht die Regel, dass der Handel des Neutralen auch mit dem Feinde vom Kriegführenden grundsätzlich in dem Umfange geschützt werden muss, als er seinen berechtigten Interessen nicht widerläuft. Es haben sich im Laufe der Zeit die für die neutrale Eigenschaft charakteristischen Merkmale herausgebildet, die für die prisenrechtliche Beurteilung massgebend sind. Grundsätzlich soll sich der Kriegführende an diese Merkmale halten und die Ladung nicht wegnehmen, wenn sie dieselben aufweist. Weil aber nach demselben Prinzip die neutrale Eigenschaft nicht dazu benutzt werden soll, um dem Feinde irgendwie dienlich zu sein, und weil neutrale Personen kein Recht haben, unter dem Deckmantel ihrer Neutralität die Geschäfte des Feindes zu besorgen, so darf sich der Kriegführende gegen einen derartigen Missbrauch der Neutralität wehren. Er kann deshalb den neutralen Handel solchen Beschränkungen unterwerfen, die zur Verfolgung dieses Zweckes notwendig sind. Eine wichtige Einschränkung des neutralen Seehandels bedeutet die Nichtanerkennung des Eigentumswechsels in transitu: Da das neutrale Eigentum, abgesehen von der Kriegskonterbande, die Meere frei befahren darf und gegen Wegnahme durch die kriegführenden Parteien geschützt ist, so besteht die Gefahr, dass sich feindliches Gut unter diesem neutralen Mantel verstecken wird. In Anbetracht des internationalen Charakters von Handel und Verkehr ist diese Möglichkeit heute grösser denn je. Wenn es vorkommt, dass sich sogar feindliche Schiffe unter der

Flagge eines neutralen Staates verstecken, so ist es noch viel wahrscheinlicher, dass Waren zum Scheine an einen neutralen Eigentümer übertragen werden oder gar an einen Angehörigen des gegnerischen Staates selber, mit der Absicht, sie so gegen eine mutmassliche Wegnahme zu schützen. Liesse man dies zu, so würde man das Seebeuterecht tatsächlich lahmlegen. Ein feindlicher Käufer würde sich vor der Wegnahme schützen können, indem er im Kaufvertrage mit dem neutralen Verkäufer vereinbart, dass die betreffende Ware erst bei Ankunft an ihrem Bestimmungsorte in sein Eigentum übergehen solle. Der Beutestaat befände sich dann jeweils neutralem Gute gegenüber, da es im Besitze einer neutralen Person steht. Umgekehrt würde ein feindlicher Verkäufer, welcher Waren an einen neutralen Käufer verfrachtet, dies erst dann tun, wenn das Eigentum vorher an den Neutralen übergegangen ist, so dass der Kriegführende die Ware wiederum als neutral betrachten und freigeben müsste (Hall, 536 ff.; Oppenheim, 133 f.).

Aus diesen Erwägungen hat die Rechtsprechung aller Staaten für den Eigentumsübertrag der Ladung in transitu besondere Regeln aufgestellt. Damit der neutrale Handel aber den ihm zukommenden Schutz geniesse, tragen diese Massnahmen grundsätzlich einem bona fide vor Ausbruch und nicht mit Hinsicht auf dessen Folgen geschlossenen Vertrage Rechnung. Eine umfassende Rechtsprechung der Prisengerichte auf diesem Gebiete hat zur Aufstellung einer ganzen Reihe von Grundsätzen geführt, die auch in der Londoner Deklaration Art. 60, Absatz 1, ihren Niederschlag gefunden haben. Dieser Artikel wird von allen Staaten anerkannt. Deutschland und Italien haben ihn in ihre Prisenordnungen aufgenommen; England und Frankreich haben ihn am Anfange des Krieges mit den Bestimmungen der Londoner Deklaration als für sie bindend erklärt und sind seither nicht davon abgerückt (Oppenheim, 134; Wehberg, 193/94; Schramm, 128 und 530; Ullmann, 48; RGDIP 1914, doc. 5 und Jurisprud. ital. LII). Inwiefern sich die Gerichtshöfe (namentlich die englischen) wirklich auf den Boden dieses Artikels gestellt haben, soll im folgenden noch untersucht werden.

Artikel 60, Absatz 1, betrifft aber nur den Fall, da eine an Bord eines feindlichen Schiffes verladene Ware von ihrem feindlichen Besitzer während der Fahrt an eine Person mit neutraler Eigenschaft übertragen wird. Es gibt aber noch andere Verträge, durch die man dem Eigentum zur Umgehung des Seebeuterechtes die neutrale Eigenschaft verschaffen kann, und die in der Londoner Deklaration nicht erwähnt sind. In einer Ziffer 1 behandeln wir demgemäss die Übertragung der Ware in transitu; unter 2 die Wirksamkeit sonstiger Bestimmungen, durch welche feindliches Eigentum in neutrales umgewandelt werden kann.

1. Verkauf der Ware in transitu

a) Ausgangspunkt

Droht ein Krieg auszubrechen oder haben die Feindseligkeiten bereits begonnen, so besteht für einen Angehörigen eines kriegführenden Staates (resp. für eine Person mit feindlicher Eigenschaft) eine grosse Versuchung, sein auf einem Schiffe befindliches Eigentum vor den Folgen des Seebeuterechtes zu retten. Das nächstliegende Mittel zur Erreichung dieses Zweckes ist die Übertragung der Ware an einen Neutralen oder an einen Angehörigen des gegnerischen Staates, weil sie dadurch ihren feindlichen Charakter verliert und von den Prisengerichten des Gegners als neutral angesehen werden müsste. Dies ist bei den heutigen Formen des Überseehandels sehr leicht möglich, da der Verkauf der Ware durch blosse Übertragung der Konnossemente erfolgen kann, oder durch Indossierung der auf die Ware gezogenen Tratte. So kann die Ware, während sie sich an Bord befindet, mehrere Male den Eigentümer wechseln. Es ist sogar in Friedenszeiten häufig der Fall, dass ein Destinatär, ehe er von der Sendung Besitz ergriffen hat, sie schon wieder weiter verkauft hat (vgl. den Fall der „Kalomo" in der Jurisprud. brit. 243).

Um sich gegen eine solche Möglichkeit zu wehren, haben die Seestaaten von jeher für den Verkauf der Ware in transitu besondere Regeln angewandt. Einem Neutralen gegen-

über, der an Bord eines feindlichen Schiffes verladene feindliche Waren gekauft hat und für dieselben Anerkennung der neutralen Eigenschaft verlangt, kann das Prisengericht die besonderen Sanktionen entgegenhalten, welchen ein derartiges Geschäft unterstellt ist. Es haben aber nicht alle Staaten die gleichen Unterscheidungen angewandt: die einen sind strenger vorgegangen und haben einen derartigen Eigentumswechsel in transitu überhaupt als unwirksam erklärt; andere dagegen haben ihn je nach Zeit und Umständen als verbindlich oder unverbindlich betrachtet. Auch hier kann eine anglo-amerikanische und eine kontinentale Praxis unterschieden werden.

b) Anglo-amerikanische Praxis

Die englischen Theoretiker und die grossen Richter, deren Urteile als verbindlich angesehen werden, haben in der Abgrenzung der Neutralität zwischen Schiff und Ladung nie grundsätzlich unterschieden. So haben sie denn auch den Warenverkauf in transitu nach denselben Gesichtspunkten beurteilt wie den Verkauf des Schiffes. Beim Schiffe galt der Grundsatz, dass der Verkauf während der Dauer der Reise gegenüber dem Wegnehmenden solange unwirksam bleiben solle, als der Käufer noch nicht Besitz vom Fahrzeuge ergriffen habe. Auf die Ladung übertragen, bedeutet dies, dass sie den ihr am Anfange der Reise anhaftenden feindlichen Charakter beibehält bis zur Ankunft am Bestimmungsorte, auch wenn sie unterdessen an einen Neutralen verkauft worden ist. Wehberg, 193, geht etwas weit, wenn er behauptet, in transitu vorgenommene Verkäufe seien nach dieser Ansicht genau so ungültig wie diejenigen beim Schiffe; denn solche Schiffsverkäufe sind auch nach englischer Praxis durchaus nicht immer ungültig. Die englischen Gerichte haben aber beide Vorgänge gleichmässig beurteilt. In seinen "Notes on the Principles and Practice of Prize Courts" hat der englische Richter Story auf Seite 63 ff. die Regel aufgestellt, das Eigentum feindlicher Personen könne während der Fahrt seinen feindlichen Charakter nicht verlieren, und zwar beziehe sich diese Regel sowohl auf das Schiff wie auf die Ladung. Ebenso

hat sich Lord Stowell geäussert, mit der Begründung, dass die Natur der beiden Geschäfte (Verkauf des Schiffes und der Ladung in transitu) wesentlich dieselbe sei. Bei beiden handle es sich um eine Sicherung feindlichen Eigentums vor Gefahren des Seebeuterechtes. Beide seien gemacht, um das dem Kriegführenden zustehende Wegnehmerecht zu umgehen, beide beruhen auf demselben animus fraudandi, also müssen auch beide denselben Rechtssätzen unterworfen werden (Hall, 540; Jurisprud. brit. 302 ff.). Demzufolge haben die britischen Gerichte die Übertragung der Waren in transitu in Kriegszeiten grundsätzlich als unwirksam erkannt. Vgl. auch ein Urteil Lord Stowell's im Falle der „Frouw Margaretha", welches Sir Samuel Evans am 15. Juli 1915 zitierte (Jurisprud. brit. 303).

Weil damit aber nur eine Vermutung des animus fraudandi beim feindlichen Verkäufer aufgestellt wird, und da zudem der Verkauf der Waren in transitu in Friedenszeiten durchaus zulässig und üblich ist, haben die englischen Gerichte einige Ausnahmen zugelassen. Kann vor dem Gerichte nachgewiesen werden, dass der feindliche Verkäufer beim Abschlusse des Geschäftes nicht an die Folgen des Wegnahmerechtes durch den gegnerischen Staat gedacht hat, so gilt der Verkauf als gültig und das Eigentum ist neutral. Auch die englische Praxis hat sich zu der Regel bekannt, dass zu Friedenszeiten und nicht mit Hinblick auf den Krieg geschlossene Verträge a priori gültig und wirksam seien (Bonfils-Fauchille, 475). Es gilt also für diese Praxis: An Bord eines feindlichen Schiffes verladene Waren behalten bis zur Ankunft an ihrem Bestimmungsorte ihre feindliche Eigenschaft bei; Verkäufe in transitu sind grundsätzlich nicht wirksam gegenüber dem Wegnehmenden, wenn sie während des Krieges oder mit Rücksicht auf denselben getroffen worden sind (Hall, 540; Oppenheim, 134/35; Wehberg, 193, und Geffken in Holtzendorff, IV, 578). Der neutrale Kläger muss also nicht nur den Termin des Eigentumswechsels nachweisen, sondern auch die Abwesenheit des animus fraudandi des Verkäufers. Das bewirkt natürlich, dass die britische Rechtsprechung in mancher Hinsicht sehr eigenmächtig vorgeht. Der Prozess dreht

sich im wesentlichen um die eine Frage: Hat der feindliche Verkäufer im Moment des Vertragsschlusses vom bevorstehenden Kriege Kenntnis gehabt und muss er deshalb als gutgläubig angesehen werden oder nicht? Bei Eigentumswechsel nach Kriegsbeginn wird dieser Gegenbeweis gar nicht zugelassen (vgl. die Fälle der „Parchim", Jurisprud. brit. 395, und der „Sorfareren", Jurisprud. brit. 402). Ein Schulbeispiel ist das Urteil des englischen Richters im Falle der „Southfield". Es handelte sich dort um Waren, die einer deutschen Firma gehörten und die in transitu an ein holländisches Haus verkauft wurden. Der Verkauf vollzog sich zwischen dem 20. und dem 28. Juli 1914, also kurz vor Ausbruch des Weltkrieges, und es bestand eine sehr starke Vermutung, dass die Ware vom feindlichen an den neutralen Besitzer übertragen worden war, um vor der Wegnahme durch die russische Marine geschützt zu sein. Sir Samuel Evans erkannte aber, dass die Absicht der Verkäufer nicht gewesen sei, ihr Eigentum vor der Wegnahme durch britische Kreuzer zu schützen, da sie zu dieser Zeit nicht hätten wissen können, dass zwischen Deutschland und Grossbritannien ein Krieg ausbrechen würde. Dass sie sich vor Wegnahme durch russische Kreuzer schützen wollten, sei für das englische Prisengericht nicht erheblich. Vom britischen Standpunkte aus sei der Verkauf der Ware in transitu ein gutgläubiger gewesen, die Wegnahme sei nicht aufrecht zu erhalten und die Ware müsse den holländischen Eigentümern herausgegeben werden (Oppenheim, 134, N. 1; Jurisprud. brit. 302 ff.).

Es ist uns aber in der neueren Zeit kein anderer derartiger Fall bekannt, wo der Gutgläubigkeitsbeweis gelungen war, und wir müssen uns der Ansicht Geffkens anschliessen, der auf die schwierige Beweisführung aufmerksam macht, welche die englische Rechtsprechung nach sich zieht. Vgl. auch Hall, 539. Es ist an und für sich unvernünftig, dass der Käufer die Absichten des Verkäufers beweisen soll. Dies hat auch dazu geführt, dass sich die Londoner Deklaration in Art. 60, Absatz 1, an die kontinentale Auffassung gehalten hat und nicht an die britische.

c) Kontinentale Praxis und Londoner Deklaration Art. 60, Absatz 1

Nach der kontinentalen Praxis unterliegt die Behandlung des Eigentumswechsels bei der Ladung nicht denselben Grundsätzen wie der Flaggenwechsel des Schiffes. Wenn der Kauf bona fide, rechtsgültig und vollständig abgeschlossen worden ist, so gilt er dem Wegnehmenden gegenüber als wirksam. Gutgläubigkeit wird vermutet, wenn das Geschäft vor Beginn der Feindseligkeiten abgeschlossen worden ist. Wenn der Kauf erst nachher stattgefunden hat, so ist er als unwirksam anzusehen. Auf dieser Auffassung, zu der sich unter anderem Frankreich, Italien und Deutschland bekannten, beruht Art. 60, Absatz 1 der Londoner Deklaration. Er lautet: „Die feindliche Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes verladenen Ware bleibt bis zur Ankunft am Bestimmungsorte bestehen, ungeachtet eines im Verlaufe der Beförderung nach Beginn der Feindseligkeiten eingetretenen Eigentumswechsels." Das bedeutet: 1. Wenn der Eigentumswechsel *vor* Ausbruch der Feindseligkeiten erfolgt ist, so wird die an Bord eines feindlichen Schiffes verladene feindliche Ware neutral, auch wenn die Übertragung mit Hinblick auf den Krieg und zur Umgehung von dessen Folgen geschehen ist. Es braucht hier demgemäss gar nicht mehr nach der Gutgläubigkeit geforscht zu werden, sondern nur nach dem Zeitpunkte des abgeschlossenen Verkaufes der Waren. Ist das Geschäft vor dem Datum der Kriegserklärung erfolgt, so muss der Kriegführende seine Wirkungen anerkennen und die Ware als neutrales Gut freigeben. 2. Hat dagegen der Eigentumswechsel *nach* dem Ausbruch der Feindseligkeiten stattgefunden, so ist die Übertragung dem Wegnehmenden gegenüber unwirksam, die Ware bleibt feindlich und kann weggenommen werden. Diese Unwirksamkeit ist absolut und weicht nicht dem Nachweise, dass sich der Verkäufer in gutem Glauben befunden habe (Schramm, 128 und 529; Wehberg, 192/93; Ullmann, 48; Bonfils-Fauchille, 477).

Es hat diese Unterscheidung auf den ersten Blick etwas Schroffes, Mechanisches, und man ist geneigt, die scheinbar billigere anglo-amerikanische Ansicht vorzuziehen. Praktisch

hat aber die Regel des Art. 60, Absatz 1, den grossen Vorteil, dass sie klar und eindeutig ist und nicht nur auf den Befund des Prisenrichters abstellt wie die englische. Das Gericht braucht sich nur um den Termin zu bekümmern und keine Nachforschungen über den subjektiven Willen des Verkäufers anzustellen. Dass dies nicht nur für die Gerichte, sondern auch für die neutralen Käufer ein grosser Vorteil ist, braucht nicht gesagt zu werden. Nach Art. 60, Absatz 1, weiss ein Neutraler zum voraus, wenn er in die Lage kommt, ein derartiges Kaufgeschäft abzuschliessen, ob sein Eigentum geschützt wird oder nicht. Ist der Krieg noch nicht erklärt, so kann er ohne Furcht kaufen, nach Beginn der Feindseligkeiten wird er dies nicht tun. Er hat dem Gerichte nur darzutun, dass der Verkauf vollständig und rechtsgültig ist, und dass er nicht zum Scheine abgeschlossen wurde. Vgl. einen italienischen Fall aus dem italienisch-türkischen Kriege, RGDIP 1914, 254, Anmerkung, und einen aus dem Weltkriege, Jurisprud. ital. 57 ff. Für Frankreich: vgl. eine Reihe von Urteilen vom 10. und 24. Oktober und 7. November 1918, wovon namentlich das der „Tinos" hervorzuheben ist (RGDIP 1919, j. 10 ff.). Gerade die geringe Zahl dieser Urteile spricht für die Anwendung des Art. 60, Absatz 1, der Londoner Deklaration. Während es in England jeweils zu schwierigen und langwierigen Rechtsstreiten gekommen ist, war diese Frage unter dem Regime der Londoner Deklaration äusserst einfach zu entscheiden.

Zu bemerken ist noch die Unterscheidung, die Art. 60, Absatz 1, zwischen Schiff und Ladung macht: Schiffe, die vor Ausbruch der Feindseligkeiten ihre Flagge zugunsten von Neutralen wechseln, werden nicht immer als neutral angesehen. Hierin ist also der Käufer der Ladung bevorzugt, da sein Eigentum auf alle Fälle geschützt wird, wenn er vor Kriegsbeginn gekauft hat. Umgekehrt steht er ungünstiger da, wenn er nach Kriegsausbruch gekauft hat, während der Flaggenwechsel auch nach eingetretenem Kriegszustande rechtsgültig erfolgen kann. Vgl. Art. 55 und 56 Londoner Deklaration (Schramm, 530). Das beruht auf der verschiedenen Natur von Schiff und Ladung und enthält an und für sich

keinen Widerspruch, obschon die englischen Richter anderer Ansicht sind. Vgl. das Urteil von Lord Kingsdown aus dem Krimkriege (Jurisprud. brit. 302 ff.).

d) Anwendung des Art. 60, Absatz 1, im Weltkriege

Obschon die britische Regierung durch Order in Council vom 20. August 1914 die Londoner Deklaration als für sie verbindlich erklärte, hat sich doch das Gewicht der alten Rechtsprechung als zu schwer erwiesen, als dass es vor der kontinentalen Regel ohne weiteres gewichen wäre. Oppenheim sagt (S. 134/35) von der Londoner Regel: "It did not, however, cover a case in which goods sold by an enemy to a neutral and consigned to him were captured in transit, and before they had actually been delivered to him." Nach der britischen Praxis habe dann das Gericht jeweils nach dem Zeitpunkte des Geschäftsabschlusses auf die Gutgläubigkeit des Verkäufers abgestellt. Art. 60, Absatz 1, spricht aber ausdrücklich von einem Eigentumswechsel *nach* Beginn der Feindseligkeiten, den er als unwirksam (pas opposable au capteur) erklärt. Also darf man schliessen, dass *vor* Kriegsausbruch abgeschlossene Verträge wirksam und gültig sind. Die Auslegung bei Schramm deckt sich mit der des Generalberichtes und ist unzweifelhaft die richtige. Dass sich die britische Praxis nicht auf denselben Boden gestellt hat, ist beim Ansehen, welches die überlieferte Praxis im anglo-amerikanischen Rechte geniesst, nicht zum verwundern; Oppenheims Auslegung dagegen ist unhaltbar. Immerhin hat er insofern Recht, als sich der britische Prisenhof stets auf die Urteile der grossen Richter des 19. Jahrhunderts berufen hat. Eine Anpassung des Art. 60, Absatz 1, an deren Ansprüche hat Sir Samuel Evans aber gar nicht versucht. Vgl. seine Urteile in der Jurisprud. brit. 302, 395 und 402.

2. Das Eigentum an der Ladung
(Absender oder Empfänger)

Wichtiger noch als die Regeln betreffend Verkauf der Waren in transitu ist die grundsätzliche Frage, wem an Bord

eines feindlichen Schiffes vorgefundene Waren gehören, dem Absender (Verfrachter, expéditeur, shipper, consigner) oder dem Empfänger (Adressaten, Destinatär, déstinataire, consignee). Hat der eine feindliche, der andere neutrale Eigenschaft, so wird ersterer das verständliche Interesse haben, seine Eigentumsrechte möglichst zu verschweigen; der andere dagegen, dem es entweder am Besitze der Sache selber oder an deren Wert gelegen ist, wird bestrebt sein, Recht an der Ware geltend zu machen. Das Prisengericht muss daher immer mit der Möglichkeit rechnen, dass ein unberechtigter Kläger vor seine Schranken tritt und sich auf seine neutrale Eigenschaft beruft, um eine Ware zu beanspruchen, auf die er kein Recht hat. Oft wird er dies kraft geheimer Abmachungen mit dem wahren Eigentümer tun, der ihm alle dann notwendigen Dokumente zur Verfügung stellt. Diese Frage nach dem wahren Eigentümer der Ladung ist eine der häufigsten, die vor Prisengerichten zur Entscheidung kommt.

a) Grundlagen und Allgemeines

Das Überseegeschäft vollzieht sich im allgemeinen in der Weise, dass der Absender oder Verfrachter im Momente, da er die Waren auf das Schiff bringt und sie dem Kapitän anvertraut, als Agent des Destinatärs und im Auftrage desselben handelt. Der Transport vollzieht sich gewöhnlich auf Kosten und Gefahr des Empfängers, und im allgemeinen geht auch das Eigentum vom Zeitpunkte der Verfrachtung an auf denselben über. Es ist aber in Friedenszeiten durchaus möglich, in manchen Handelszweigen, und in einigen Staaten sogar üblich, dass der Absender die Ladung auf eigene Kosten und Gefahr versendet und dass er Eigentümer bleibt bis zur Ankunft am Bestimmungsorte (Bonfils-Fauchille, 474, und Hall, 540). Diese Möglichkeit ist in Friedenszeiten durchaus anerkannt; inwiefern aber Waren, die durch diese Abmachung geschützt sind, den Folgen des Seebeuterechtes entgehen, inwiefern der Kriegführende auf dieses innere Verhältnis zwischen den beiden Vertragsparteien abstellen muss oder nicht, darüber gehen die Meinungen auseinander. Überdies unter-

scheidet man bei der Feststellung des wahren Eigentümers zwei Fälle: 1. den Fall, wo der Absender neutral, der Destinatär feindlich ist, und 2. den, wo der Absender feindlich, der Destinatär neutral ist.

b) Absender neutral, Destinatär feindlich

Nach französischer Ansicht muss die Vereinbarung, dass der Verkäufer bis zur Ankunft der Ware am Bestimmungsorte Eigentümer bleiben soll, anerkannt werden; ebenso kann der Absender Eigentumsanspruch erheben, wenn es in der betreffenden Handelsbranche der Übung entspricht, dass das Eigentum erst mit Ablieferung der Ware übergeht. Insofern diese Vertragsklausel vor Kriegsbeginn getroffen worden ist, wird Gutgläubigkeit angenommen; es sei denn, dass man dem Kläger seine Bösgläubigkeit nachweisen kann (Hall, 540; Wehberg, 192/93; Bonfils-Fauchille, 474; Foignet, 535). Das ist eine grosse prozessuale Erleichterung, und es sind deswegen vor französischen und italienischen Prisenhöfen nur wenige derartige Fälle zur Aburteilung gekommen. Das Gericht beschäftigt sich nur mit der Frage, ob das Eigentum wirklich noch beim Absender geblieben ist (RGDIP 1914, 257, 259 und 1919, j. 10 ff.). England und Amerika befolgen dieselbe Praxis, sofern es sich um Waren handelt, die noch nicht verkauft worden sind, auch wenn ein solcher Verkauf bevorsteht, und es aus den vorliegenden Papieren hervorgeht, dass eine Übertragung an eine feindliche Person beabsichtigt war. Hat dagegen der Verkauf bereits stattgefunden, so anerkennen die britischen und amerikanischen Gerichte nach eingetretenen Feindseligkeiten die Berechtigung einer derartigen Klausel nicht mehr, auch wenn sie vor Kriegsausbruch getroffen worden ist. Mr. Justice Story hat den Satz geprägt: "Property consigned to become the property of an enemy upon its arrival shall not be permitted to be protected by the neutrality of the shipper" (Hall, 540). Es kann der Kläger aber nachweisen, dass er im Moment des Vertragsabschlusses, als er den Eigentumsvorbehalt einging, nicht an die Folgen des Seebeuterechtes gedacht habe, also guten Glaubens war. Das ist sogar stets die erste Frage, welche sich die britischen Prisengerichte

gestellt haben: Ist der zwischen beiden Vertragsparteien abgeschlossene Eigentumsvorbehalt als bona fide, nicht in Erwartung des Krieges, abgeschlossen anzusehen, oder darf man im vorliegenden Falle keine Ausnahme von der Regel machen? (Dupuis, 165/66; Bonfils-Fauchille, 475; Hall, 540; Oppenheim, 135; Wehberg, 193). Es sind hierüber eine ganze Reihe von Urteilen gefällt worden: Obschon die Richter (Sir Samuel Evans und Mr. Justice Grain) die alte britische Rechtsprechung als zu Recht bestehend anerkannt und ihren Urteilen zugrunde gelegt haben, so haben sie doch teilweise andere Wege eingeschlagen. In drei Urteilen haben sie sich dahin ausgesprochen, dass wenn beim Verkaufe der Waren das ius disponendi über dieselben bis zur Ankunft am Bestimmungsorte beim Absender bleibe, derselbe als Eigentümer betrachtet werden müsse (vgl. die Fälle der „Miramichi", der „Körber" und der „Marquis Bacquehem" in der Jurisprud. brit. 59, 309, 379). Nicht zulässig ist der Beweis der Usance für einen bestimmten Zweig des Seehandels; die Übung ist gegenüber dem englischen Prisenhofe unwirksam, obschon Hall, 540, N. 2, daran zweifelt. Vgl. zwei von Hall selbst zitierte Urteile aus dem Jahre 1916: „The United States" und „The Kronprinzessan Margaretha". Unwirksam sind solche Abmachungen ebenfalls, wenn aus der ganzen Sachlage hervorgeht, dass der Verkäufer bereits eine Anzahlung für den Kaufgegenstand erhalten hat, weil man dann annehmen kann, das Geschäft sei bereits geschlossen und der Käufer habe das ius disponendi erworben. Vgl. die Urteile im Falle der „Kalomo" und der „Sorfareren" (Jurisprud. brit., 243 und 402). Es wird dabei nicht auf die Höhe der Anzahlung abgestellt, die im ersten Falle 80% des Kaufwertes, im zweiten 50% betrug, sondern auf den Übergang des ius disponendi.

Aus den Beispielen ist ersichtlich, dass sich die britische Praxis insofern der kontinentalen etwas genähert hat, als sie sich nicht mehr auf den Standpunkt stellt, derartige zwischen Absender und Verkäufer geschlossene Verträge seien unwirksam für den Wegnehmer. Prima facie bleiben sie aber ungültig, wenn der Kläger sein Eigentumsrecht nicht beweisen kann.

c) Absender feindlich, Destinatär neutral

Werden Waren mit neutraler Bestimmung aufgetrieben, deren Absender aber feindliche Eigenschaft hat, so stellen sich die Gerichte gerade auf den entgegengesetzten Standpunkt: Da der neutrale Kläger, in diesem Falle der Destinatär, ein Interesse daran hat, die Eigentumsrechte des Verkäufers zu verheimlichen, so muss er vor Gericht nachweisen, dass er bona fide, endgültig und vollständig gekauft habe, und dass der Verkauf nicht rückgängig gemacht worden ist; d.h.: das Gericht verlangt hier den Beweis des Nichtvorhandenseins einer Vertragsklausel, deren Wirksamkeit es im entgegengesetzten Falle bestreitet (Hall, 540; Oppenheim, 134/35; Wehberg, 193; Bonfils-Fauchille, 475 und 477).

Die Urteile sind in diesem Falle in allen Staaten ungefähr dieselben gewesen: Wenn bewiesen ist, dass die Ladung auf Kosten und Gefahr des Verfrachters reiste, wenn die Konnossemente an seine eigene Order ausgestellt waren, und wenn er sich also auf diese Weise das ius disponendi vorbehalten hat, so gelten die Waren als feindlich („Flamengo", „Orduna" und „Parchim", Jurisprud. brit. 389 und 394). Dasselbe gilt für den Fall, da die Konnossemente nicht vorgewiesen werden können. Vgl. ein italienisches Urteil im Falle der „Kyzikos" (Jurisprud. ital. 57 ff.). Sollen nach dem Inhalte des Vertrages die auf die Ware bezüglichen Dokumente erst nach erfolgtem Akzept durch den Empfänger auf denselben übergehen, so darf das Gericht annehmen, es habe der Absender das ius disponendi während der Fahrt beibehalten. Also muss die Ware als feindlich verurteilt werden. Dies war bei der „Lützow" (6. Juli 1915) der Fall. Dagegen berechtigt die Klausel «Pas d'arrivée, pas de vente» nach britischer Praxis nicht zu der Annahme, das Eigentum sei beim Absender geblieben, da es sich dabei offensichtlich um eine Sicherstellung des neutralen Destinatärs handelt. Vgl. das Urteil im Falle der „Derfflinger" vom 26. Mai 1915 (Jurisprud. brit. 266).

d) Spezialfall

Erwirbt der feindliche Eigentümer der Ware nach Beginn der Feindseligkeiten die neutrale Staatsangehörigkeit, so kann dieser Umstand nach Schramm, 530, nicht unter Art. 60 der Londoner Deklaration subsumiert werden, da ein Eigentumswechsel gar nicht vorliegt. Die Ware, behauptet er, sei dann gemäss Art. 58 neutral. Die französische Praxis lautet etwas anders: Der betreffende Eigentümer, der eine neutrale Staatsangehörigkeit erworben hat, muss nachweisen, dass diese Naturalisation nicht geschehen ist, um den Folgen des Seebeuterechtes zu entgehen. Dasselbe hat auch die französische Denkschrift zur Londoner Konferenz vertreten (Hold von Ferneck, 195; Wehberg, 193).

Für die britische Praxis gilt die Regel von Mr. Justice Story, der auch das Eigentum derjenigen Personen dem Seebeuterechte unterwirft, die nach der Einschiffung der Ware, aber vor der Wegnahme durch den Kriegführenden ihre feindliche Eigenschaft mit einer neutralen vertauscht haben (Story, 64/5, und das Zitat von Sir Samuel Evans in der Jurisprud. brit. 303).

Zusammenfassung und Ausblick

Es bleibt uns übrig, die sich dieser Untersuchung ergebenden Resultate nochmals kurz zusammenzufassen, namentlich in Hinblick auf den binnenstaatlichen Handel.

Wir haben uns in vorliegender Untersuchung nicht auf das geltende internationale Recht, oder auf die vorherrschende Übung beschränkt, denen der neutrale Handel unter allen Umständen unterworfen ist und auf die er gefasst sein muss; sondern wir haben, darüber hinaus, auch die heute noch ungelösten Fragen berührt, die einer internationalen Regelung noch harren.

Wir haben ferner versucht, dieselben vom Standpunkte der Binnenstaaten aus zu beleuchten, da wir annehmen dürfen, dass bei einer allfälligen Neuregelung des Seerechtes, etwa durch den Völkerbund oder durch eine internationale Konferenz, die Staaten, die keinen direkten Zugang zum Meere haben, ebenfalls gehört werden; sind es doch gerade sie, welche unter allen Umständen von dem Prisenrechte nur die Pflichten haben, seien sie kriegführend oder neutral.

Waren früher in Europa nur zwei Binnenstaaten von einiger Bedeutung (die Schweiz und Serbien), so ist heute deren Zahl auf vier gestiegen (die Schweiz, Österreich, Ungarn und die Tschecho-Slowakei), abgesehen von Polen, das zwar eine kleine Seeküste und eine Freizone im Hafen von Danzig hat, das aber sonst für alle praktischen Bedürfnisse dieselben Interessen hat wie ein Binnenstaat.

Es ist deshalb anzunehmen, dass eine Neuordnung des Prisenrechtes nicht mehr, wie 1908/09 über den Kopf der Binnenstaaten weg erfolgen könnte; zumal da auch eine Reihe von Küstenstaaten, deren Zugänge zur offenen See leicht abzuschneiden und zu überwachen sind, gegen die Beteiligung der Binnenstaaten nichts einzuwenden hätten, so z. B. Russland, Litauen, Rumänien und Bulgarien.

Die Beleuchtung dieses Seerechtsinstituts vom binnenstaatlichen Standpunkte aus ist denn heute auch mehr denn je gerechtfertigt.

Das Seebeuterecht, das die Grundlage des Prisenrechtes überhaupt bildet, wird wohl einstweilen nicht aus dem Seerechte zu verdrängen sein. Es ist seit der Mitte des letzten Jahrhunderts von verschiedenen Seiten die Anregung gemacht worden, das barbarisch anmutende Recht aus dem Völkerrechte auszumerzen. Die jüngste Darstellung von Harold Scott Quigley (The Immunity of Private Property from Capture at Sea), die 1918 erschienen ist, behandelt die Möglichkeiten, die für eine Abschaffung bestehen. Da aber dennoch weder im Weltkriege noch seither von den grossen Seemächten Schritte unternommen worden sind, die eine derartige Umwälzung in den Rechtsanschauungen für die nächste Zukunft erhoffen lassen, so haben wir uns mit der Frage der Abschaffung des Seebeuterechtes gar nicht befasst, sondern es wie eine bestehende Tatsache angenommen.

Vor der Londoner Erklärung war das Seebeuterecht nicht einheitlich, sondern von Staat zu Staat verschieden; die Londoner Deklaration hat es nur teilweise vereinheitlichen können, abgesehen davon, dass sie nicht geltendes internationales Recht geschaffen hat. Allgemein gilt der Grundsatz, dass das feindliche Privateigentum zur See im Gegensatze zum feindlichen Privateigentum zu Lande der Wegnahme unterliegt. Die Pariser Deklaration hat diesen Grundsatz insofern abgeschwächt, als sie neutrale Ware auf feindlichen Schiffen und feindliche Ware auf neutralen Schiffen mit Ausnahme der Kriegskonterbande, von diesen Massnahmen befreit. Diese Einschränkung wird grundsätzlich allgemein anerkannt; man war aber vor 1908/09 und ist teilweise auch heute noch nicht einig darüber, wann Schiff und Ladung als feindlich oder als neutral anzusehen sind. In der vorliegenden Arbeit haben wir versucht, die verschiedenen Ansichten darzustellen und sie gegeneinander abzuwägen. Aus der Verschiedenheit von Schiff und Ladung ergab sich von selbst die Notwendigkeit einer Trennung bei der Abgrenzung ihres neutralen oder feindlichen Charakters.

Es genügt, hier noch einmal darauf hinzuweisen, dass die Londoner Deklaration in ihren Vereinheitlichungsbestrebungen auf dem halben Wege stehen geblieben ist; anderer-

seits haben sich einige ihrer Bestimmungen als veraltet oder als undurchführbar erwiesen. Der Weltkrieg hat für die Weiterentwicklung einiger Spezialfragen des Seebeuterechtes einen Fingerzeig gegeben, hat aber dieses Recht als Ganzes nicht verändert. Wir haben uns deshalb in unseren Ausführungen darauf beschränkt, in jedem einzelnen Falle auf die Interessen der Neutralen, namentlich der neutralen Binnenstaaten hinzuweisen, im Hinblicke auf eine allfällige Neuordnung dieses Gegenstandes.

So wie die Dinge heute stehen, können wir grundsätzlich sagen: Das Seebeuterecht darf nur in dem Umfange bestehen, als es dazu dient, die feindliche Volkswirtschaft in ihrem Lebensnerv zu treffen; der Kriegführende darf es nicht auf die Schädigung des einzelnen feindlichen Kaufmannes abgesehen haben, sondern auf die Lahmlegung des feindlichen Überseehandels im allgemeinen. Vgl. Burckhardt, P. J., 1916, S. 115. Was die neutralen Binnenstaaten anbelangt, so werden sie gut tun, auf eine Neuregelung zu drängen, nach dem Vorbilde der Art. 57–60 der Londoner Deklaration, auf eine Neuordnung, welche auch die von der Londoner Erklärung unberührten Streitpunkte regelt und ein einheitliches, umfassendes Prisenrecht schafft, auf eine Regelung, die auch die einzelnen Staaten zwingen würde, ihre innere Gesetzgebung den Erfordernissen des neuen Rechtes anzupassen. Auf jeden Fall hat der neutrale Handel ein Recht darauf, ein für allemal zu wissen, wann er neutral ist und unter was für Umständen er im Kriege geschützt wird. Es handelt sich für die Binnenstaaten weniger darum, die eine oder die andere Rechtsanschauung zu unterstützen, als darauf zu dringen, dass auf internationalem Wege eine Festlegung dessen erfolge, was als neutral den seebeuterechtlichen Massnahmen der Kriegführenden nicht unterworfen ist. Eine möglichst scharfe Bestimmung der neutralen Eigenschaft, gleichgültig in welcher Weise, ist ein Lebensinteresse der Neutralen, und es sollten sich auch die Binnenstaaten dieser Notwendigkeit bewusst sein.

Es sind nun seit der Beendigung des Krieges schon einige Jahre verflossen, und eine Neuregelung des Prisenrechtes, die augenscheinlich sehr zu wünschen wäre, ist immer noch

nicht erfolgt. Der Völkerbund, der 1919 ins Leben gerufen wurde, wäre zwar ein geeignetes Instrument zur Verwirklichung dieses Zieles. Er ist aber zur Wahrung des Friedens und nicht zur Regelung des Krieges geschaffen worden, und er hat es deshalb bisher nicht als seine Pflicht angesehen, sich der Weiterbildung des Kriegsrechtes anzunehmen. Immerhin glauben wir darauf hinweisen zu dürfen, dass gerade die endgültige Feststellung der neutralen Eigenschaft von Schiff und Ladung im Prisenrechte keine allzugrossen Schwierigkeiten bereiten würde und dass es im Interesse der Binnenstaaten wie auch der kleinen Seemächte geboten wäre, diesen Gegenstand einheitlich zu regeln. Grosse, unüberwindliche Gegensätze in den Rechtsanschauungen der einzelnen Staaten würden sich auf diesem Gebiete wohl kaum ergeben, und es werden wohl auch in Zukunft Fälle eintreten, die eine neue Ordnung des Seekriegsrechtes rechtfertigen.

Es hat sich aber der Völkerbund vielleicht auch vor dem Umfange der Arbeiten gescheut: Denn es steht fest, dass die Abgrenzung der neutralen Eigenschaft des Schiffes und der Ladung nur im Zusammenhange mit einer neuen Seerechtsdeklaration erfolgen kann. Eine Verständigung, die sich auf das allgemeine Seebeuterecht beschränkt, wäre nutzlos, da sie gerade die meist umstrittenen Fragen des internationalen Seerechtes ungelöst liesse. Mit der Neuregelung des Seebeuterechtes geht auch eine solche der Blockade und des Kriegskonterbanderechtes Hand in Hand. Wir haben uns in unseren Ausführungen absichtlich auf die Unterscheidung von feindlichem und neutralem Gute im Prisenrechte beschränkt. Der Tatbestand des Blockadebruches bei neutralen Schiffen und die Untersuchung des Konterbandecharakters neutraler Waren sollen Gegenstand einer weiteren Arbeit sein, die wir uns vorgenommen haben.

Das sog. Seebeuterecht, d. h. das Recht zur Wegnahme feindlicher Handelsschiffe und der darauf befindlichen feindlichen Ladung, ist nur *ein* Rechtsmittel, unter welchem Privateigentum zur See weggenommen werden kann. Es stehen dem Kriegführenden daneben hauptsächlich noch zwei andere indirekte Seekriegsmittel zu: Die Abschnürung der

feindlichen Häfen und Küsten durch die Blockade und die Wegnahme der Neutralen gehörenden Konterbandewaren. Umfang und Ausführung dieser beiden letzteren Kriegsmittel waren von jeher unsicher und widerspruchsvoll, da jeder Staat seit dem 18. Jahrhundert seine eigene Praxis befolgte und sie überdies noch veränderte, je nach seinen augenblicklichen Bedürfnissen. (Burckhardt, P. J., 1916, S. 4–5.)

Die Londoner Erklärung, welche diese Unsicherheit beheben sollte, hat ihr Ziel nicht erreicht: Einmal war sie beim Ausbruche des Weltkrieges noch nicht ratifiziert worden und andererseits hätte sie sich wohl auch nicht halten können, wenn sie förmlich ratifiziert worden wäre. Sie beruhte, wie das ganze Prisenrecht, auf einem Kompromiss zwischen dem Anspruche der Kriegführenden, den Neutralen jeden Handel mit dem Gegner abzuschneiden und dem Anspruche der Neutralen, ungehindert mit den Kriegführenden zu verkehren (Burckhardt, P. J., 1915, S. 59–60). Es liegt also kein Grund vor, sie wegen ihres Kompromisscharakters zu rügen; denn jede prisenrechtliche Abmachung beruht auf einem billigen Vergleiche. Was man der Erklärung mit Recht vorwerfen kann und was schliesslich zu ihrer Nicht-Beachtung geführt hat, ist die Unklarheit ihrer Grundauffassung. Anstatt an eine bestimmte Rechtsidee anzuknüpfen und auf das Wesen des Prisenrechtes abzustellen, hat sie willkürlich und opportunistisch ein Recht aufgestellt, das in sich widerspruchsvoll ist. Es ist selbstverständlich, dass ein solches in der Praxis versagen muss. Seinen Vorschriften fehlt der innere Halt einer richtunggebenden Idee und daher die überzeugende Kraft (Burckhardt, P. J., 1916, S. 5). Es versteht sich von selbst, dass ein derartiges Recht, dem keine leitende Idee innewohnt, auch nicht in folgerichtiger Weise weitergebildet werden kann. Es verjährt sich schnell und erweist sich gegenüber den Anforderungen der Praxis als unhaltbar. Das Schicksal der Londoner Deklaration im Weltkriege ist ein Beweis für ihre innere Unhaltbarkeit; und man darf annehmen, dass eine allfällige Neuordnung des Blockaderechtes und des Kriegskonterbanderechtes unter anderen Gesichtspunkten vorgenommen werden müsste.

Was das Recht der Blockade anbelangt, so war es dem Kriegführenden von jeher erlaubt, den Gegner vom Seeverkehr mit dem Auslande abzuschneiden, wenn er imstande war, feindlichen, neutralen und eigenen Handelsschiffen den Weg zu seiner Küste tatsächlich zu versperren. Es ist schon öfters auf die Ähnlichkeit der Blockade mit der Abschliessung feindlicher Gebiete im Landkriege hingewiesen worden und der Grundgedanke des Blockaderechtes ist klar und nicht anzufechten. Im Gegensatze zum allgemeineren, umfassenderen Seebeuterechte, das allen Kriegführenden bei Kriegsausbruch ohne weiteres zusteht, dessen Wirkungen die Neutralen ohne weitere Anzeige während der ganzen Dauer der Feindseligkeiten ausgesetzt sind, ist das Recht der Blockade ein beschränktes, genau abgegrenztes und scharf umschriebenes indirektes Seekriegsmittel. Und zwar ist es gegenüber dem Seebeuterechte in dreierlei Richtung beschränkt: in zeitlicher, da es nicht bei Kriegsausbruch automatisch in Kraft tritt, sondern durch spezielle Verfügungen in Kraft gesetzt werden muss; in örtlicher, weil es sich nicht auf die gesamte offene See, sondern nur auf einen Teil derselben bezieht; und in technischer Beziehung, weil die Rechtsgültigkeit der Blokkade an deren tatsächliche Wirksamkeit (Effektivität) gebunden ist. Diese drei grundlegenden Einschränkungen des Blockaderechtes, die auf seinem Wesen selber beruhen, dürfen u. E. nicht übersehen werden, wenn auch die Mittel der Durchführung der Blockade und der tatsächliche Erfolg derselben durch die moderne Kriegstechnik und die Ausdehnung des internationalen Verkehrs Veränderungen unterworfen sind.

Ein neutrales Handelsschiff kann unter dem Rechtstitel der Blockade nur dann weggenommen werden, wenn es dieselbe zu durchbrechen versucht, d. h. wenn es sich im Blockadebruche befindet. Der Tatbestand des Blockadebruches kennzeichnet sich durch ein subjektives und ein objektives Moment. Die Tatsache, dass man zuerst auf ein subjektives Moment abstellt, erklärt sich aus der personenähnlichen Stellung des Schiffes, das gewissermassen rechts- und deliktsfähig ist. Es bezieht sich dies auf die subjektive Kenntnis des Schiffes vom

Bestehen der Blockade. Sie wird vermutet, wenn das Schiff vor seiner Abfahrt aus dem letzten angelaufenen Hafen von der erfolgten Blockadelegung hätte Kenntnis haben können. Die Regelung der Londoner Deklaration in Art. 14–16 ist auch im Weltkriege grösstenteils beibehalten und beobachtet worden. Es genügte demnach heute, wenn der Blockadestaat die Blockade förmlich verhängt (déclaration du blocus) und wenn er die Hafenbehörden der blockierten Örtlichkeiten sowie auch die neutralen Regierungen von diesen Massregeln in Kenntnis setzt (notification du blocus). Weitere Massnahmen braucht er nicht zu treffen, da er annehmen kann, dass die neutralen Regierungen die in ihren Häfen liegenden Schiffe von der bestehenden Blockade benachrichtigen werden. Ebenso ist damit die alte französische und italienische Praxis der Spezialnotifikation aller Schiffe, die sich der Blockadelinie nähern, aufgegeben worden (Oppenheim, 528–530; Hall, 761–766; Bonfils-Fauchille, 985; Raulin, 66; Wehberg, 158 und 167–169; Schramm, 195 und 439; Ullmann, 16; Hansemann, 9). Es hat dieser Gegenstand während der Dauer des Weltkrieges zu keinerlei Auseinandersetzungen Anlass gegeben. Vier italienische Urteile beruhen auf Art. 14–16 der Londoner Deklaration (Jurisprud. ital. 4, 11, 17 und 21); vor den französischen und englischen Prisenhöfen ist kein derartiger Fall zur Entscheidung gekommen.

Um die Wegnahme eines Schiffes wegen Blockadebruches zu rechtfertigen, muss aber neben dem subjektiven Merkmale der Kenntnis der Blockade auch noch ein objektives gegeben sein. Das betreffende Schiff muss tatsächlich versucht haben, die Blockade zu durchbrechen, es muss diesen seinen Willen durch eine Handlung irgendwelcher Art begründen und sich daher in delicto befinden (Oppenheim, 528 und 537; Wehberg, 139). Der Blockadebruch ist ein Versuchsdelikt, d. h. der Versuch, die Blockade zu brechen, wird wie die gelungene Handlung geahndet. Dagegen stellt sich der Blockadebruch nicht als ein Delikt gegen die Neutralität dar, und der Neutrale, welcher die Blockade bricht, hat keine Neutralitätsverletzung begangen. Er hat lediglich gegen eine vom Kriegführenden aufgestellte Regel verstossen und erleidet die sich

daran knüpfenden Rechtsfolgen. Vgl. Hansemann, 15: „Die Bestrafung des Blockadebruches ist keine Strafmassregel, sondern eine Schutzmassregel." Es besteht aber in der Rechtsanschauung der kontinentalen Staaten einerseits und der maritimen Gruppe andererseits ein Gegensatz in bezug auf den Zeitpunkt, von welchem an und bis zu welchem ein Schiff sich in delicto befindet. Durch die Ausübung des „droit de prévention" und des „droit de suite" erlaubte die Praxis der maritimen Staaten die Wegnahme des Schiffes, sobald es seinen Heimathafen mit Blockadebruchsabsicht verlassen hatte, auf der ganzen Fahrt, auch ehe es tatsächlich in die Blockadezone eingelaufen war, und analog dazu auf der ganzen Fahrt, wenn es aus einem blockierten Hafen ausgelaufen war. Die beiden Grundsätze der „prévention" und der „suite" werden im Blockaderechte als Theorie von der einheitlichen oder fortgesetzten Reise zusammengefasst, und von der englischen Theorie oft mit demselben Grundsatze im Konterbanderechte verwechselt, obschon sie weder auf demselben Ursprunge beruhen, noch denselben rechtlichen Gehalt haben. Die Reiselehre im Blockaderechte ist unbedingt abzulehnen, da sie weder dem Zwecke der Blockade noch dem Grundsatze von deren örtlichen Gebundenheit und von deren Effektivität entspricht (Hansemann, 9 ff.).

Die Londoner Deklaration (Art. 17, 19 und 20) hat sich der kontinentalen Ansicht angeschlossen und das „droit de prévention" und das „droit de suite" grundsätzlich abgelehnt: danach ist ein Schiff erst innerhalb des Aktionsbereiches der Blockadestreitkräfte wegnehmbar. Verfolgungen wegen Blockadebruches müssen innerhalb des Blockadegürtels aufgenommen werden. Die Theorie von der einheitlichen Reise ist für das Blockaderecht unannehmbar. Obschon die Lösung der Londoner Konferenz zweifellos die richtige ist, und obschon die Reiselehre auf dem Gebiete des Blockaderechtes widersinnig ist, so ist sie heute noch nicht allgemein anerkannt. Durch die Order in Council vom 30. Januar 1916 kehrte England wieder auf seinen früheren Standpunkt zurück, indem es Art. 19 der Londoner Deklaration ausser Kraft setzte. Frankreich folgte durch das Dekret vom 12. April 1916. Die

Verordnungen lassen sich nur dadurch erklären, dass auch die von Art. 18 vorgeschriebene Beschränkung der Blockadezone praktisch aufgegeben war. Immerhin geht aus diesen Neuordnungen der Wille hervor, wiederum zur einheitlichen Reise zurückzukehren. Vgl. Hall, 782; Oppenheim, 534; Bonfils-Fauchille, II, 989; Pchédécki, 186/87; Raulin, 44 ff. Vgl. auch die britische Maritime Rights Order in Council vom 7. Juli 1916, wonach das Prinzip der fortgesetzten Reise sowohl im Blockade- wie im Konterbanderechte angewandt werden soll. Ebenso das französische Dekret vom selben Tage (RGDIP 1916, doc. 129 und 168) und das italienische Prisenreglement vom 25. März 1917. Es wäre daher falsch anzunehmen, die Reisetheorie im Blockaderechte sei heute von allen Autoren aufgegeben worden. Die vier modernsten amerikanischen Theoretiker haben sich sogar ausdrücklich für sie ausgesprochen, wenn auch mit einigen Einschränkungen. So Woolsey „International Law", 356; Gregory in Rep. Int. Law Assoc. von 1910, S. 121, und Scott und Garner in A. J. S. L. von 1914, S. 229, resp. 1915, S. 818 ff.; Hansemann, 32, ist mit seiner Behauptung, dass die Einheit der Reise im Blockaderechte heute endgültig abgetan sei, sicherlich zu weit gegangen.

Alle diese Fragen spielten aber während des Weltkrieges eine verhältnismässig unbedeutende Rolle. Es wurden zwar während des Krieges eine ganze Anzahl von Blockaden verhängt nach den Regeln der Londoner Erklärung mit genauer Bezeichnung von Ort und Zeit. So blockierte Österreich-Ungarn am 18. August 1914 die montenegrinische Küste an der Adria; nachdem die Kriegserklärung Englands und Frankreichs auch an die Doppelmonarchie erfolgt war, zog letztere ihre Blockadestreitkräfte zurück, wodurch die Blokkade aufhörte tatsächlich wirksam zu sein (Pchédécki, 173). Am 27. August 1914 erklärte Japan die Blockade über das deutsche Pachtgebiet von Kiautschau und hob dieselbe nach der Eroberung der Festung von Tsingtau am 10. November desselben Jahres wieder auf. Am 25. Februar 1915 verhängte Grossbritannien die Blockade über Deutsch-Ostafrika, am 20. April 1915 zusammen mit Frankreich auch über Kamerún,

hob sie aber nach der Eroberung der Kolonie wieder auf. Grossbritannien und Frankreich erklärten am 30. Mai und am 6. Juni 1915 die Blockade des türkischen Kleinasien, Italien am 26. und 30. Mai diejenige der adriatischen und albanischen Küsten durch Abschliessung der Strasse von Otranto (Burckhardt, P. J., 1916, S. 11, Nr. 1, und Pchédécki, 173–176). Im selben Jahre wurden auch über die bulgarischen und griechischen Küsten an der Aegaeis und im Mittelmeere Blockaden gelegt. Die Blockade Griechenlands war aber nur von kurzer Dauer, da dieses nach der Abdankung des Königs Konstantin auf der Seite der Entente in den Krieg eintrat. Die griechische Regierung beteiligte sich an den gegen die türkische Küste vorgesehenen Blockademassnahmen und hat dieselben auch über die Dauer des Weltkrieges aufrecht zu erhalten gesucht. Dies führte in der Folge zu diplomatischen Auseinandersetzungen mit Frankreich, das die von ihm selber angewandten Grundsätze nicht gegen sich anerkennen wollte.

Alle diese „klassischen" Blockaden des Weltkrieges waren unbedeutend im Vergleiche zu den gegen die deutsche Küste angewandten Massnahmen. Sie gaben weder zu ernstlichen Auseinandersetzungen mit den Neutralen Anlass, noch liessen sie uns einen Fingerzeig für die Weiterentwicklung des hergebrachten Blockaderechtes (Oppenheim, 539ff.; Bonfils-Fauchille, 989ff.; Raulin, 65ff.; Pchédécki, 176ff.; Perrinjaquet in RGDIP 1915, 127ff.). Wichtiger für die Entwicklung des Blockadebegriffes waren die von den Ententemächten gegen Deutschland selber angewandten Massregeln, um dessen Versorgung mit Kriegsmaterial und Lebensmitteln zu verhindern. In den ersten Kriegsmonaten haben die Alliierten keine Blockade über die deutsche Nordseeküste verhängt; durch Legung von Minen in gewissen Gegenden der Nordsee, durch Handelsverbote an die eigenen Untertanen mit deutschen oder in Deutschland niedergelassenen Personen oder Firmen und namentlich durch eine Streckung des Konterbandebegriffes, erreichten England und seine Verbündeten dasselbe Ziel wie durch eine regelrechte Blockade. (Schon Wehberg hatte auf die Möglichkeit hingewiesen, durch eine Ausdehnung der in der Londoner Deklaration vorgesehenen Konter-

bandelisten die Forderung der Effektivität zu umgehen.) Es ist nicht unsere Aufgabe, die Rechtmässigkeit der von der Entente angewandten Massnahmen zu beurteilen. Was die Zulässigkeit der Verwendung von Minen anbelangt, so verweisen wir auf Burckhardt, P. J., 1916, S. 6–9. Nach dem Haager Abkommen von 1907 und nach der Londoner Erklärung wurde die Handelsblockade durch Minenlegung vor den blockierten Häfen grundsätzlich als unzulässig erklärt. Die Legung von Minen vor feindlichen Küsten ist aber andererseits gestattet, wenn es nicht zum alleinigen Zwecke der Unterbindung der Handelsschiffahrt geschieht. Abgesehen von dem sehr zweifelhaften Werte einer derartigen Lösung, war das Haager Abkommen ebenso wie die Londoner Deklaration während der Dauer des Weltkrieges unverbindlich, weil ihm nicht alle Kriegführenden beigetreten waren.

Die Rechtmässigkeit der von der Entente angewandten Massnahmen wurde von Deutschland bestritten und mit dem Unterseebootskriege beantwortet, auf dessen Berechtigung wir hier nicht eintreten können. Um dem ebenfalls als Rechtsverletzung bezeichneten Unterseebootskriege beizukommen, erliessen England und Frankreich am 11. und 13. März 1915 Erklärungen, worin sie die ganze Nordsee als Kriegsgebiet („zone de guerre") bezeichneten, ohne aber ausdrücklich eine Blockade über die deutschen Küsten zu verhängen. Das Wort „Blockade" wurde aber dennoch sowohl im diplomatischen Verkehr wie auch im gewöhnlichen Sprachgebrauche auf die Gesamtheit der gegen die Zentralmächte ergriffenen Repressionsmittel angewandt. Bis zum Jahre 1918 wurden diese zu einem mehr oder weniger einheitlichen System ausgearbeitet, dessen Rechtsnatur man nicht einfach unberücksichtigt lassen kann.

In ihren Erklärungen vom 11. und 13. März 1915 geben die Alliierten ihre Absicht kund, Waren irgendwelcher Art weder nach Deutschland hinein noch aus Deutschland herauszulassen. Infolgedessen sollten alle nach Deutschland fahrenden oder von Deutschland kommenden Schiffe, auch wenn sie keine Konterbandeartikel führten, in einen Hafen der Verbündeten gebracht und dort ausgeladen werden. Dasselbe galt

für Schiffe, die mit Richtung nach oder von einem neutralen Hafen fuhren, deren Ladung zwar nicht aus Konterbande bestand, aber deutscher Herkunft oder für Deutschland bestimmt – oder in deutschem Besitze war. Die auf diese Weise aufgetriebenen Waren sollten, insofern sie nicht requiriert wurden, den neutralen Eigentümern zurückgegeben oder nach prisenrechtlichen Grundsätzen verurteilt werden. Das Schiff sollte, insofern es keine Konterbandegegenstände führte, freigegeben werden und nach den Bestimmungen der Verordnung vom 3. November 1914 seine Reise fortsetzen dürfen (Oppenheim, 540 ff.; Bonfils-Fauchille, 989 ff.; Pchédécki, 176 ff.; Raulin, 77 ff.; RGDIP 1915, 223; Jurisprud. brit. XCVIII). Um die in den Erklärungen vorgesehenen Massnahmen praktisch durchzusetzen, wurde die ganze Nordsee, also auch die Zugänge nach Holland und Skandinavien, durch Minen abgesperrt. Alle Schiffe wurden bei der Einfahrt in die Blockadezone, d. h. in der Strasse von Dover, angehalten und auf Ziel, Herkunft und Ladung untersucht. War ihr Bestimmungshafen ein neutraler und war ihre Ladung nicht für Deutschland bestimmt, so geleitete man sie mittelst Piloten nach der neutralen Küste.

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass der Inhalt dieser Verordnungen vom 11. und 13. Februar 1915 nicht ausschliesslich blockaderechtlicher Natur war. Ebensowenig entsprach der dadurch geschaffene Zustand den hergebrachten Blockadegrundsätzen, obschon das Wort „Blockade" sowohl von den beteiligten Regierungen, wie auch im gewöhnlichen Sprachgebrauche dafür angewendet wurde. Seine Rechtsnatur ist nach drei verschiedenen Gesichtspunkten aufgefasst worden.

1. Man könnte annehmen, diese Verordnungen seien die natürliche Fortbildung des Blockaderechtes im allgemeinen, sie seien also an Stelle der veralteten und hinfällig gewordenen klassischen Blockaderegeln getreten. Diese Auffassung, die allerdings von keinem der von uns konsultierten Autoren ausdrücklich vertreten wird, ist abzulehnen, weil das klassische Blockaderecht tatsächlich während der Dauer des

Krieges neben diesen neuen Regeln fortbestanden hat und angewendet wurde.

2. Die Vertreter der klassischen, in der Londoner Deklaration festgesetzten Blockaderegeln haben die von der Entente angewandten Massregeln zwar teilweise gebilligt, aber nur als Repressalien. Sie stützen sich vor allem auf die historischen Grundlagen der betreffenden Verordnungen, wie auch auf deren Wortlaut, wo nirgends von „Blockade" gesprochen wird. Vgl. Bonfils-Fauchille, 990ff.; Perrinjaquet in RGDIP 1915, 216ff.; Pillet in RGDIP 1916, 442 ff.; Pchédécki, 178ff.; Raulin, 78–83; Consett, 28ff.

3. Englische und amerikanische Autoren haben versucht, die in den betreffenden Verordnungen enthaltenen Regeln als ein neues völkerrechtliches indirektes Seekriegsmittel auszulegen, eine neue Art von Blockade, die zwar dasselbe Ziel und dieselben Grundbedingungen aufweist wie die klassische Blockade, deren Ausübung aber an andere Regeln gebunden ist und deren Folgen für Schiff und Ladung andere sind als die in der Londoner Deklaration vorgesehenen. Vgl. Oppenheim, 540–544, und Garner, II, §§ 509ff., und in A. J. J. L., 1915, 843ff.; teilweise auch Perrinjaquet in RGDIP 1915, 226, und Pchédécki, 180. Diese Autoren, namentlich Oppenheim und Garner, haben die von der Entente angewandten Massnahmen unter dem Begriffe „long-distance blockade" zusammengefasst und sie als blockaderechtliches oder blockadeähnliches Institut zu rechtfertigen gesucht.

Es ist nicht unsere Absicht, die Berechtigung der englischen Praxis im Weltkriege zu beurteilen, noch werden wir im Rahmen dieser Arbeit zwischen den Feststellungen der beiden Autorengruppen entscheiden. U. E. kann die Fernblockade überhaupt (abgesehen von derjenigen des Weltkrieges) nur dann zu einem gültigen Bestandteile des Prisenrechtes werden, wenn sie sowohl dem Grundsatze der Effektivität wie auch dem der örtlichen Gebundenheit der Blockade entspricht. Dabei muss vorausgesetzt werden, dass die Regeln, welche die Londoner Erklärung sowohl in bezug auf die örtliche Begrenzung wie auch für die tatsächliche Wirksamkeit der Blockade aufgestellt hat, heute veraltet und über-

lebt sind. Die Ausdehnung der Unterseebootswaffe, die Aviatik, die drahtlose Telegraphie und andere Erfindungen der modernen Technik, schliessen eine Blockade nach den Vorschriften der Londoner Deklaration sozusagen aus. Ein Blokkadekordon vor den blockierten Häfen wäre heutzutage ein Ding der Unmöglichkeit, und es muss deswegen zugegeben werden, dass die Blockade, wenn überhaupt durch andere, als die in der Erklärung vorgesehenen Mittel, zulässig ist.

Ob die Blockade der Zukunft in Form von Fernblockaden oder auf andere Art aufrecht erhalten wird, bleibe dahingestellt. Dass die im letzten Kriege von der Entente angewandte Praxis in ihrer Gesamtheit anerkannt werde, scheint ausgeschlossen zu sein: Die neutralen Staaten hätten sich einen so unerhörten Eingriff in ihre Rechtssphäre nicht gefallen lassen, wenn die Entente nicht über andere als prisenrechtliche Mittel verfügt hätte, um ihren Willen durchzusetzen. Die Proteste Frankreichs gegen die übrigens ganz nach den hergebrachten Grundsätzen gehandhabte griechische Blokkade über die türkische Küste beweist, wie wenig die Ententestaaten an der Allgemeingültigkeit ihrer Praxis festhalten.

Eines aber steht fest: An die Abschaffung der Blockade scheint heute niemand zu denken. Selbst wenn man sich auf die Abschaffung der Konterbande und auf die grundsätzliche Freiheit des neutralen Privateigentums zur See einigen würde, so würden die Seemächte auf diese wichtigste Waffe im Seekriege nur schwerlich verzichten. Es ist hier nicht am Platze zu untersuchen, inwiefern die in Art. 16 des Versailler Friedensvertrages (Völkerbundspakt) vorgesehenen Sanktionen blockaderechtlichen Grundsätzen entsprechen. Obschon das Wort „Blockade" in jenem Artikel nicht enthalten ist (wie in den Verordnungen vom 11. und 13. März 1915) und obschon nur von Handelssperre die Rede ist, so würde der dadurch geschaffene Zustand etwa der von den Ententestaaten im Weltkriege gegen Deutschland aufrecht erhaltenen „long-distance blockade" entsprechen. Auf jeden Fall beweist die Aufnahme eines derartigen Artikels in den Völkerbundspakt, wie sehr der neutrale Handel in absehbarer Zeit noch mit diesem Institut rechnen muss. Die sehr wünschenswerte Kodifikation

des Völkerrechtes wird uns darüber Aufschluss geben, ob die Vertragsstaaten bei der Auslegung dieses Artikels 16 von blokkaderechtlichen Grundsätzen ausgegangen sind oder nicht.

Wir können aber nicht umhin, darauf hinzuweisen, dass bei einer Neuordnung des Blockaderechtes die berechtigten Interessen der Neutralen, namentlich auch die der neutralen Binnenstaaten, nicht mehr missachtet werden dürfen wie bisher. Es widerspricht den Grundsätzen der Blockade, wenn Staaten ohne Seeküste, die am Kriege unbeteiligt sind, gleichsam in den Blockadekordon einbezogen werden. Auf jeden Fall sollten die Neutralen auf einer zukünftigen Konferenz verlangen, dass ein für allemal darüber entschieden werde, inwiefern sie sich an der Abschliessung eines Kriegführenden durch seinen Gegner beteiligen müssen. Der zufällige Umstand, dass diese Nichtbeteiligung die vollständige oder teilweise Unwirksamkeit der Blockademassnahmen zur Folge hat, kann die Rechte der Neutralen nicht beeinträchtigen. „Die Machtbefugnisse der Kriegführenden haben sich nach dem zu richten, was grundsätzlich als Recht der Neutralen anerkannt ist." Vgl. Burckhardt, P. J., 1916, S. 115; ebenso Burckhardt, P. J., 1915, S. 71.

Es gibt noch ein Postulat, welches namentlich die neutralen Binnenstaaten interessiert und welches sie durchsetzen sollten: In Anlehnung an Art. 1 und 18 der Londoner Deklaration sollten die Mündungen internationaler Ströme, deren es heute in Europa eine ganze Anzahl gibt, von den Blockademassnahmen befreit sein, und zwar gleichgültig, ob der Mündungsstaat oder ein anderer Uferstaat kriegführend sei. Es könnten Mittel und Wege gefunden werden, um die nach dem neutralen Binnenstaate bestimmten Waren durchzulassen, ohne dass der blockierte Kriegführende, dessen Gebiet der Strom durchfliesst, daraus einen Nutzen zieht. Es ist unnötig, darauf hinzuweisen, wie sehr gerade die Schweiz an einer derartigen Abmachung interessiert ist.

Noch grössere Unsicherheit und Uneinigkeit herrscht auf dem Gebiete des Konterbanderechtes, sowohl in bezug auf die Waren, die als Konterbande erklärt werden dürfen, wie auch darüber, wann solche Waren der Wegnahme unterlie-

gen. Das ganze Konterbanderecht stellt einen Kompromiss dar zwischen dem Anspruche der Neutralen auf Anerkennung ihrer Handelsfreiheit mit den Kriegführenden und dem ebenso berechtigten Bestreben des Kriegführenden, die Widerstandsfähigkeit des Gegners dadurch zu lähmen, dass man ihm die Mittel vorenthält, welche zur Kriegsführung notwendig sind. Grundsätzlich ist das neutrale Eigentum zur See von der Wegnahme befreit, und es darf der Kriegführende dem Neutralen den Handel mit seinem Gegner nicht verbieten. Er kann aber seinem Gegner die Zufuhr kriegstauglicher Gegenstände abschneiden, auch wenn sie neutralen Eigentümern gehören. Es besteht aber nicht nur ein grundsätzlicher Kompromiss zwischen den Interessen der Kriegführenden und der Neutralen, sondern auch die daraus erwachsende Verbindlichkeit ist nicht dieselbe für beide Parteien. Währenddem der Kriegführende die Konterbandeware (und teilweise auch das Schiff) einziehen darf, so braucht der Neutrale seinen Angehörigen die Führung solcher Waren nicht zu untersagen, und es machen sich dieselben keiner Neutralitätsverletzung schuldig. Vgl. Burckhardt, P. J., 1916, S. 12–26. Diese Zwitterhaftigkeit des Konterbanderechtes hat zur Folge, dass alle Lösungsversuche willkürlich und mangelhaft bleiben. Sie ist es auch, welche eine dauernde Vereinbarung auf diesem Gebiete sozusagen unmöglich macht.

Wie wir bereits angegeben haben, beruht der Konterbandecharakter der Waren auf zwei Momenten: 1. auf deren objektiven Eignung zur Verwendung im Kriege; und 2. auf deren subjektiven Bestimmung zum Kriegsgebrauche des Gegners. Nur wenn diese beiden Merkmale vorhanden sind, ist die Wegnahme gerechtfertigt. Die Wegnahme von Konterbandeartikeln ist keine Strafmassnahme, sondern eine Schutzmassnahme des kriegführenden Wegnehmers; sie richtet sich nicht gegen den neutralen Eigentümer der Ware, sondern gegen den kriegführenden Gegner, dem man dieselbe vorenthalten will.

Was die Konterbandegegenstände anbelangt, so sind die Kriegführenden in jedem Kriege bestrebt, ihre Konterbandelisten möglichst auszudehnen, um dem Gegner eine möglichst

grosse Anzahl von Waren und Stoffen abzuschneiden. Daneben besteht aber noch ein feinerer Gegensatz zwischen den grossen Seemächten der maritimen Gruppe einerseits, und den Kontinentalmächten andererseits: Da die ersteren im Kriege durch ihre starke Marine vor derartigen Eingriffen in ihrem Überseehandel relativ geschützt sind, haben sie von der Ausdehnung der Konterbandelisten wenig zu befürchten und viel zu gewinnen. Sie haben also ein Interesse daran, auch als Neutrale gegenüber den Eingriffen der Kriegführenden in die Handelsfreiheit ihrer Untertanen duldsam zu sein, um dann als Kriegführende desto rücksichtsloser auftreten zu können. Die Kontinentalmächte, deren Seestreitkräfte relativ gering sind, haben dagegen ein Interesse, im Kriege möglichst viele derartige Gegenstände ungehindert einführen zu können, weshalb sie denn auch bestrebt sind, die Zahl der Freiwaren zu vergrössern. Das zeigte sich bereits im 18. Jahrhundert bei der Art und Weise, wie die beiden Staatengruppen gegenüber der Unterscheidung von Grotius Stellung nahmen. Während die maritime Gruppe neben dem eigentlichen Kriegsmaterial auch noch Gegenstände wegnahm, die sowohl für kriegerische wie für friedliche Zwecke zu gebrauchen waren, so beschränkten sich die Kontinentalmächte auf die Wegnahme der absoluten Konterbande, d. h. von Waffen und Munition. Dieser Gegensatz war namentlich im amerikanischen Unabhängigkeitskriege und in den napoleonischen Kriegen von grosser Bedeutung, als sich die kontinentalen Neutralen gegen England zu der sog. „bewaffneten Neutralität" zusammenschlossen (Hall, 697ff.; Bonfils-Fauchille, 841; Liszt, 349; Perrinjaquet in RGDIP 1915, 128; Pchédécki, 102; Foignet, 537).

Der Begriff der „Tauglichkeit zur Verwendung im Kriege" ist nicht fest abzugrenzen, es haftet ihm etwas Willkürliches an; denn es steht fest, dass nicht alle Gegenstände in gleicher Weise für kriegerische Zwecke dienlich sind. Diese Überlegung hat Grotius zu der bekannten Unterscheidung der Waren geführt. Er unterscheidet: 1. Gegenstände, die nur im Kriege Verwendung haben, wie Waffen und Munition; 2. Gegenstände, welche ihrer Natur nach sowohl für krie-

gerische wie für friedliche Zwecke dienen; und 3. Gegenstände, die für den Krieg überhaupt untauglich und nur für friedliche Zwecke zu gebrauchen sind. Dieser Unterscheidung ist die Lehre von der absoluten und der relativen Konterbande gefolgt. Absolute Konterbande sind Gegenstände, die ausschliesslich oder doch vorwiegend für militärische Zwecke gebraucht werden. Relative Konterbande sind solche, die ancipitis usus sind, d. h. die nur unter bestimmten Voraussetzungen Konterbandecharakter haben, weshalb auch der Name „bedingte Konterbande". Während nun die Staaten der kontinentalen Gruppe am Prinzipe der einheitlichen Konterbande festhielten, bekannten sich die Seestaaten zur Theorie von Grotius: Damit erreichten sie ihren Zweck; denn während die ausschliesslich für den Krieg bestimmten Gegenstände verhältnismässig beschränkt sind, gibt es in der Bemessung der relativen Konterbande beinahe keine Grenzen.

Die Londoner Erklärung hat sich in Art. 28–29 an die Einteilung von Grotius gehalten, indem sie zwischen absoluter und relativer Konterbande und Freiware unterscheidet. Die Konferenz hatte drei Listen ausgearbeitet, welche eine Anzahl von Gegenständen enthielten, die bei Kriegsausbruch ohne weitere Anzeige zu einer der drei Kategorien gehören sollten. Art. 23 und 25 ermächtigten zwar den Kriegführenden zur Erweiterung der absoluten und der relativen Konterbandelisten; doch sollten keine Gegenstände der relativen Liste auf die absolute und keine solchen von der Freiliste auf die relative Liste gesetzt werden dürfen. Die Unzulänglichkeit einer derartigen dauernden Festlegung des an und für sich veränderlichen Konterbandebegriffes wurde erhöht durch die Zurechnung zu den Listen der Art. 24 und 28 von Gegenständen, die heute objektiv für Kriegszwecke von grosser Bedeutung sind, wie z. B. Aeroplane, Motorwagen, Schiess- und Sprengstoffe, Erze, Baumwolle usw.

Es kann aber ein Gegenstand nie an und für sich Konterbande sein. Um Konterbande zu werden, muss er eine feindliche Bestimmung haben. Hold von Ferneck hat deshalb gesagt, die Konterbande sei ein Relationsbegriff. Feindliche Bestimmung im Konterbanderechte bedeutet Bestimmung für

die Kriegszwecke des Feindes. Es kommt also bei der Feststellung derselben nicht so sehr auf die Reisebestimmung als auf die Gebrauchsbestimmung an. Handelt es sich aber um Gegenstände absoluter Konterbande, so hat man von jeher angenommen, dass der Nachweis der Reisebestimmung auch auf den Gebrauch schliessen lasse. Die Anhänger der relativen Konterbande haben dagegen darüber hinaus bei Gegenständen ancipitis usus noch nach dem Gebrauche durch die Kriegsmacht des Feindes geforscht. Was die Reisebestimmung anbelangt, so hat Frankreich stets auf die der Ware selber abgestellt, während England und Italien früher die Bestimmung des Schiffes auch für die der Ladung als ausschlaggebend betrachtet haben. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts kamen sie aber davon ab und schlossen sich auf der Londoner Konferenz im allgemeinen dem französischen Grundsatze an. Art. 50, 1. Satz der Londoner Deklaration verlangt bei der absoluten Konterbande nur den Nachweis der Bestimmung nach Feindesland; Art. 33 für die relative Konterbande darüber hinaus noch den Beweis der Bestimmung an die gegnerische Streitmacht oder an Verwaltungsstellen des feindlichen Staates. Ferner werden in Art. 31, 32 und 34 genaue Beweisregeln aufgestellt, mit unumstösslichen und entkräftbaren Vermutungen.

Wenn man bei der Bestimmung der Konterbandegegenstände auf die Bestimmung der Ladung abstellt, über die des Schiffes hinaus, so betrachtet man damit die Reise der Ware vom Augenblicke ihrer Verfrachtung an bis zum Erreichen ihres Bestimmungsortes als eine einheitliche. Das hat zur Ausbildung der sog. Lehre von der einheitlichen oder fortgesetzten Reise im Konterbanderechte geführt, deren Ursprung ein anderer war als der derselben Lehre im Blockaderechte. Sie entsprang der sog. Rule of 1756, nach welcher England neutrale Schiffe wegnahm, die Fahrten ausführten, welche vor dem Kriege der nationalen Schiffahrt des Feindes vorbehalten waren. In den napoleonischen Kriegen umgingen die neutralen Schiffe diese Regel durch Zerlegung der verbotenen in zwei erlaubte Fahrten, worauf Lord Stowell, der grosse englische Richter, erklärte, eine derartige Zerteilung der Reise sei dem

Wegnehmer gegenüber irrelevant, die Reise sei vielmehr als eine einheitliche anzusehen. Diesem Grundsatze nach waren die Schiffe aber erst auf dem zweiten Teile der Reise wegnehmbar, nicht auf dem ersten. Später dehnte Lord Stowell seine Praxis aber auch auf den ersten Teil derselben aus, wenn das Schiff, das Konterbandeartikel führte, zwar gegen einen neutralen Hafen fuhr, aber mit der Absicht, später einen feindlichen anzulaufen. Damit war die Reiselehre ins Konterbanderecht eingedrungen. Im Sezessionskriege wurde sie von den amerikanischen Prisenhöfen noch weiter ausgedehnt: Ladungen wurden auch dann weggenommen, wenn der zweite Teil der Reise nach erfolgter Umladung (Transhipment) auf einem andern Fahrzeuge stattfinden, und auch dann, wenn der Weitertransport vom neutralen Hafen oder Flusswege vor sich gehen sollte. England und Italien, die sich diesen Neuerungen gegenüber bisher ablehnend verhalten hatten, verliessen ihren alten Standpunkt, als sie 1896 und 1900 selber kriegführend wurden. Sie wandten die Reisetheorie sogar auf Gegenstände an, die zwar nach neutralen Häfen verfrachtet, die aber für ihre binnenstaatlichen Feinde bestimmt waren (Wehberg, 113 ff.; Schramm, 231; Hansemann, 33 ff.; Gilge, 23 ff.; Pchédécki, 144 ff.; Pyke, 145 ff.; Bonfils-Fauchille, 861 ff; Oppenheim, 566 ff.; Hall, 721 ff.; Emmer, 118).

Die Reisetheorie widerspricht den Interessen der kontinentalen Mächte, die mehr unter ihr zu leiden haben als sie aus ihrer Anwendung Nutzen ziehen können. Obschon sie an der II. Haager Konferenz den britischen Vorschlag auf Abschaffung der Konterbande bekämpften, widersetzten sie sich der Anerkennung der Lehre von der fortgesetzten Reise und erreichten gegenüber der versöhnlichen Haltung der Regierung des Herrn Asquith auf der Londoner Konferenz einen Kompromiss, der allerdings keinen Bestand haben sollte. Während nach Art. 33 der Londoner Deklaration die Reiselehre unter allen Umständen auf die absolute Konterbande Anwendung findet, so schliesst sie Art. 35 für die relative Konterbande ausdrücklich aus. Danach wäre es also einer Kontinentalmacht möglich gewesen, sich über das Gebiet ihrer neutralen Nachbarn ungehindert mit Gegenständen relativer Konter-

bande zu versehen, während für einen Inselstaat, wie England oder Japan, ein solches Recht gegenstandslos war. In Art. 36 wurde ferner den Binnenstaaten gegenüber eine Ausnahme gemacht: Während es nach der Londoner Erklärung einem Küstenstaate freistand, seinen Bedarf an relativer Konterbande über die Häfen eines neutralen Nachbarlandes zu decken, wurde diese Möglichkeit den Binnenstaaten versagt. Die nach dem Gebiete des binnenstaatlichen Gegners bestimmte relative Konterbande, die nach einem neutralen Hafen unterwegs war, sollte weggenommen werden können. Die sinnlose und willkürliche Benachteiligung der Binnenstaaten gegenüber den kontinentalen Küstenstaaten lässt sich nur dadurch erklären, dass auf der Londoner Konferenz kein Binnenstaat vertreten war. Heute würde eine derartige Verkennung ihres guten Rechtes auf ihren gemeinsamen Widerstand stossen. Die Londoner Deklaration ist übrigens gerade wegen diesen auf die Reisetheorie bezüglichen Bestimmungen vom britischen Oberhause verworfen worden. Die Regierung wagte es nicht, sich diesem Beschlusse zu widersetzen, und die Erklärung ist deshalb nicht geltendes internationales Recht geworden.

Wir können hier nicht näher auf die Praxis der Kriegführenden im Weltkriege eintreten. Eine kurze Übersicht über das Schicksal der Konterbanderegeln der Londoner Erklärung soll genügen, um den heutigen Stand der Frage zu beleuchten:

1. Obschon die Deklaration nicht ratifiziert wurde, hielten sich die Kriegführenden vor 1914 (Italien, die Türkei und die Balkanstaaten) im grossen und ganzen an die Konterbandelisten der Art. 22 und 24. Zu Anfang des Weltkrieges lehnten dies die Ententestaaten aber ausdrücklich ab, im Gegensatze zu den Zentralmächten, die sich bereit erklärt hatten, die Londoner Erklärung zu beobachten. Die Konterbandelisten folgten und ergänzten sich sehr rasch, und die Zahl, oder besser die Kategorien, von Konterbandegegenständen stieg auf bisher ganz unerhörte Weise. Gegen Ende des Krieges waren nur noch sehr wenige Gegenstände und Stoffe übrig geblieben, die nicht unter irgendeine Ziffer der sehr ausgedehnten Konterbandelisten fielen.

Ohne die Massnahmen der Entente irgendwie verteidigen zu wollen, muss man anerkennen, dass die Unvollständigkeit und Willkürlichkeit der Londoner Konterbandelisten dieser ihrer Praxis Vorschub leisteten. Der englische Contre-Admiral Consett behauptet ("The Triumph of Unarmed Forces", S. 12), die Konterbande sei ihrer Natur nach nicht geeignet, ein für allemal aufgezählt und klassiert zu werden; der Konterbandecharakter der Waren hänge von den wechselnden Verhältnissen der Zeit und des Ortes ab. Er und andere Autoren glauben überdies, dass die Freiliste eine gefährliche Neuerung darstelle, da man beim heutigen Stande der Technik nicht wissen könne, ob ein Stoff in einigen Jahren nicht eine bedeutsame Rolle für die Kriegführung spielen werde. (Vgl. Raulin, 130ff.; Pchédécki, 108ff.; Pyke, 179.) Auch abgesehen von diesem Vorwurfe, muss darauf hingewiesen werden, dass die Londoner Deklaration in Art. 28 Gegenstände aufzählte, die tatsächlich für kriegerische Zwecke gebraucht werden, wie z. B. Baumwolle; und Art. 24 enthielt Gegenstände, die in Kriegszeiten ausschliesslich Kriegszwecken dienten, wie z. B. Flugzeuge. In Anbetracht ihres Inhaltes, der mit der Wirklichkeit tatsächlich nicht im Einklange war, hatten die Londoner Konterbandelisten naturgemäss nicht einmal ein moralisches Gewicht für die Kriegführenden. Das haben die U. S. A. gleich zu Beginn des Krieges anerkannt (Pchédécki, 105–107).

2. Am 13. April 1916 erklärte der englische Aussenminister, Sir Edward Grey, dass seine Regierung für die Dauer des Krieges zwischen absoluter und relativer Konterbande nicht mehr unterscheiden könne. Das heisst, es sollte die Bestimmung der relativen Konterbande in Zukunft wie die der absoluten beurteilt werden. Die Londoner Deklaration, Art. 33 und 34, erlaubt die Wegnahme der relativen Konterbande nur dann, wenn sie für die feindlichen Streitkräfte oder für die staatlichen Verwaltungsstellen des Gegners bestimmt ist. Eine derartige Bestimmung liess sich im 18. und allenfalls auch im 19. Jahrhundert verteidigen: da sich aber heute die Grenzen zwischen Zivil- und Militärbevölkerung immer mehr zu verwischen drohen, da zudem die ganze Volkswirtschaft

eines kriegführenden Landes den militärischen Zwecken dienstbar und der staatlichen Kontrolle unterworfen ist, scheint diese Unterscheidung veraltet.

3. Der Weltkrieg hat ferner bewiesen, dass die Nichtanwendung der Reisetheorie auf die relative Konterbande dieselbe praktisch leicht zur Freiware machen kann. Durch die Häfen eines neutralen Nachbarlandes bezieht ein vom Seeverkehr abgeschnittener Kriegführender die zur Kriegführung dienlichen Waren mit beinahe ebenso grosser Leichtigkeit wie über die eigenen. Das hat die Ententestaaten dazu veranlasst, den Grundsatz der einheitlichen Reise auch auf Gegenstände auszudehnen, die nach neutralen Häfen bestimmt waren. Ja, sie haben denselben Grundsatz darüber hinaus noch auf Gegenstände angewandt, die über neutrale Häfen (Genua oder Venedig) nach einem neutralen Binnenstaate (der Schweiz) bestimmt waren, wenn sie irgendwie Grund zur Annahme hatten, dieselben würden später nach Deutschland weitergesandt. Es genügten die leisesten Vermutungen, um derartige nach neutralen Gebieten bestimmte Warensendungen aufzuhalten, zu sequestrieren und zur prisengerichtlichen Aburteilung zu bringen. So wurden z. B. deutsche Abstammung des Destinatärs, Handelsbeziehungen mit den Zentralmächten oder mit deutschen Firmen im neutralen Auslande, die geographische Lage des Geschäftshauses usw. als Vermutungen für die feindliche Endbestimmung der Waren angesehen. Während die Entente anfangs auf die Weiterleitung des Gegenstandes selber abstellte, nahm sie später die Waren auch dann weg, wenn eine Vermutung für deren Umarbeitung zu Kriegsmaterial im neutralen Lande bestand. Später genügte auch dies nicht mehr, und die Sendung wurde weggenommen, wenn man annehmen konnte, sie sei dazu bestimmt, ähnliche Stoffe zu vertreten, welche das neutrale Bestimmungsland an die Zentralmächte ausgeführt hatte. Das war namentlich für Lebensmittel der Fall, aber auch für alle anderen täglichen Gebrauchsartikel usw.

Dies führte zu einem eigentlichen Rationierungssystem der neutralen Staaten, welches deren ganze Wirtschaft auf die bedenklichste Art beeinflusste. Es steht fest, dass sich die Neu-

tralen solchen Eingriffen in ihre Handelsfreiheit nur deshalb unterzogen, weil die Entente alle Machtmittel in der Hand hatte und ihnen ihren Willen aufzwingen konnte. Einmal hatte sie die Zentralmächte vom Meere verdrängt, welches sie faktisch beherrschten. Zweitens umspannte ihr Gebiet einen grossen Teil der Erde, darunter auch unsere wichtigsten Importländer; durch Ausfuhrverbote konnten sie alle Neutralen in die grösste Verlegenheit bringen und sie damit ihrem Willen gefügig machen. Drittens konnten sie kraft ihrer finanziellen Überlegenheit die gesamte Ernte der südamerikanischen Getreideländer aufkaufen und den europäischen Neutralen damit die Lebensmittel entziehen. Viertens endlich, und dieser Grund trifft namentlich für die Schweiz zu, waren unsere Verkehrswege ganz in ihren Händen, seitdem 1915 Italien in den Krieg eingetreten war. Die Entente hatte es deshalb gar nicht nötig, zur Wahrung ihrer Interessen prisenrechtliche Grundsätze anzurufen, und wir hätten uns wahrscheinlich auch nicht viel besser um unser gutes Recht wehren können, wenn die Londoner Deklaration in Kraft gewesen wäre. Es wäre deshalb verfehlt, wenn man einer zukünftigen Neuregelung des Konterbanderechtes die Praxis der Ententestaaten im Weltkriege zugrunde legen würde. Immerhin können wir aus unserem Schicksale im Kriege einige Lehren ziehen:

1. Eine Rückkehr zur Londoner Erklärung ist unmöglich. Wenn auch das Konterbanderecht seiner Natur nach ein Kompromiss ist, so geht es doch nicht an, dass eine international bindende Vereinbarung auf diesem Gebiete so viel Willkürliches und so viele Widersprüche enthält wie die Deklaration. Gerade ihrer geringen Überzeugungskraft hatten die Neutralen im Weltkriege die unerhörten Übergriffe der Kriegführenden zu verdanken.

2. Es ist nicht möglich, in diesem Rahmen positive Vorschläge zur Neuordnung des Konterbanderechtes zu machen. Unserer Ansicht nach gibt es zwei Richtungen, nach denen sich eine Weiterentwicklung denken liesse:

Die radikale, und unserer Ansicht nach die logischere Lösung wäre die Abschaffung der Konterbande überhaupt. Da heute beinahe alle Gegenstände oder Stoffe entweder direkt

oder indirekt zu Kriegszwecken zu gebrauchen sind, lässt sich eine Einteilung derselben in Konterbande und Nicht-Konterbande kaum mehr rechtfertigen. Es ist allerdings sehr fraglich, ob die grossen Seemächte dies einsehen werden. Wir können zwar auf die Stellungnahme Englands auf der II. Haager Konferenz hinweisen; es wäre aber verfehlt, daraus Schlüsse für seine heutige Ansicht zu ziehen.

Praktischer scheint uns die von Prof. W. Burckhardt im Jahre 1915 vorgeschlagene Lösung. Vgl. Burckhardt, P. J., 1915, 71 ff. Er schlägt vor, dass man die Neutralen verpflichtet, den Kriegführenden kein Kriegsmaterial zu liefern, dass sie aber im übrigen im Verkehr mit den beiden Parteien frei bleiben. Die Ausfuhr von Waffen, Munition, Kriegsmaterial und von Halbfabrikaten hierzu dient ausschliesslich zur Bereicherung der Neutralen und zur Verlängerung des Krieges. Im übrigen aber geht das Recht der Neutralen auf ungehinderten Verkehr mit den Kriegführenden deren Kriegszwecken vor. Es sind diese Ideen zwar während des Krieges und seither bestritten worden. Ihre Verwirklichung würde übrigens auch auf Schwierigkeiten stossen, da es nicht absolut feststeht, was und was nicht unter die verbotenen Gegenstände fällt. Sollte aber in absehbarer Zeit eine neue Lösung unternommen werden, so dürfte sich ein Kompromiss auf dieser Grundlage empfehlen, um so mehr, weil er am ehesten dem Wesen der Neutralität entspricht.